

Alepo 2060

Uma Estação Ferroviária no contexto da Nova Rota da Seda

Catarina Feliciano Medroa
(Licenciada)

Projeto Final de Mestrado elaborado para a obtenção do Grau
de Mestre em Arquitetura

Orientação Científica
Professor Doutor José Manuel dos Santos Afonso
Professor Doutor Jorge Luis Firmino Nunes

Júri
Presidente: Professor Doutor António José Morais
Vogal: Professor Doutor Alexandrino José Basto Diogo
Orientador: Professor Doutor José Manuel dos Santos Afonso

Documento Definitivo
Lisboa, FA ULisboa, Dezembro de 2019

RESUMO

TÍTULO

Alepo 2060

SUB-TÍTULO

Uma Estação Ferroviária no contexto da
Nova Rota da Seda

AUTORA

Catarina Feliciano Medroa

EQUIPA DE ORIENTAÇÃO

Professor Doutor Arquiteto
José Manuel Dos Santos Afonso
Professor Doutor Arquiteto
Jorge Luis Firmino Nunes

Mestrado Integrado em Arquitetura

FAUL
Lisboa, Dezembro de 2019

Através de um olhar sobre Alepo, pretende-se com este exercício aplicar o desenho projetual a uma visão de paz para 2060, assumindo o período pós-guerra como otimista e próspero. Paralelamente à reconstrução do tecido urbano afetado pelos conflitos da Guerra Civil Síria, existirão novos projetos que influenciarão não só o futuro dos habitantes locais, mas também dos visitantes curiosos que anseiam por conhecer este lugar.

Esta temática surgiu da vontade de contribuir com uma resposta arquitetónica a um projeto infraestrutural ambicioso, cujo impacto se tornará global. Através de uma reconciliação entre o imaginário islâmico local e o desenvolvimento tecnológico do território Euroasiático, a cidade será reintegrada numa rota ancestral de idiomas, culturas e bens.

A estação ferroviária foi a resposta encontrada para as premissas definidas, permitindo a inclusão da Síria na Nova Rota da Seda que unirá, através da circulação de comboios de alta velocidade, a China às portas da Europa.

Considerando o papel que este elemento terá na regeneração de Alepo, existe oportunidade de estudar antecipadamente o seu impacto, desde a escala do território até à do passageiro que dele poderá usufruir, viajando a bordo de um meio de transporte sustentável para qualquer parte do Mundo.

(197 palavras)

PALAVRAS CHAVE

Alepo | Estação Ferroviária | Infraestrutura | Rota da Seda

ABSTRACT

TITLE

Aleppo 2060

SUBTITLE

A Railway Station in the context of the
New Silk Road

AUTHOR

Catarina Feliciano Medroa

ADVISING TEAM

PhD Architect
José Manuel Dos Santos Afonso
PhD Architect
Jorge Luis Firmino Nunes

Master in Architecture

FAUL
Lisbon, December 2019

While having a closer look at Aleppo, this project intends to apply architectural design to a vision of peace for 2060, assuming the post-war period as optimistic and prosperous. Alongside the reconstruction of the urban fabric affected by the Syrian Civil War conflicts, there will be new projects that will influence not only the future of locals, but also curious visitors who want to know the site.

This theme arose from the desire to contribute to an architectural response to an ambitious infrastructure project, which impact will become global. Through a reconciliation between the local Islamic traditions and the technological development of the Eurasian territory, the city will be reintegrated into an ancient road of languages, cultures and goods.

The railway station was the answer found for the stated assumptions, allowing Syria to be included in the New Silk Road that will connect China to the gates of Europe through the movement of high-speed trains.

Considering the role this element will play in the regeneration of Aleppo, there is an opportunity to study in advance its impact, from the scale of the territory to the scale of the passenger who will use it, traveling aboard a sustainable mode of transport to any part of the world.

(200 words)

KEY WORDS

Aleppo | Railway Station | Infrastructure | Silk Road

AGRADECIMENTOS

Expresso a minha gratidão,

Ao orientador José Afonso, pela oportunidade, apoio e partilha incansável de conhecimentos essenciais à *bagagem* de qualquer arquiteto.

Ao orientador Jorge Nunes, por ter embarcado nesta viagem com total disponibilidade e perseverança.

Ao professor Diogo Alexandrino, por ter insistido que a Gare de Alepo fosse para além da *metáfora*.

Aos arquitetos Ricardo Carvalho, Rasem Kamal e Sofia Aleixo, pelo interesse e espírito crítico demonstrados quando a estação terminal ainda era incerta.

Ao Hashem, ao Nour, à Monja e à Yara, pela generosa partilha marcada por debates intensos.

À Carolina, à Marta, à Ana, à Inês e ao Armando, por tornarem mais rica a Rota da Arquitetura.

Ao Edoardo, à Yana e ao Nicolás, pelo companheirismo incansável após um desembarque turbulento em Milão.

Ao Peter, à Marta, à Aleksandra, à Daniela, à Oceane, à Maxime, ao Philip, ao Andrei, ao Filip e à Dalia, por tornarem Basileia numa segunda casa.

Ao meu pai, pelo incentivo à partida e à descoberta do Mundo.

À minha mãe, pela crença inabalável de que se “tem aqui uma grande mulher”.

Ao Rui, pelo amor e dedicação que ultrapassam fronteiras.

À Inês e à Margarida, pela duradoura amizade, mesmo quando embarcamos em comboios com direções opostas.

À Marta, à Madalena, à Rita C., à Inês, à Joana O., à Joana A., ao Simão, ao Tomás, à Rita P. e à Sara, por tornarem este percurso equilibrado e recheado de boas memórias, motivando constantemente o regresso a casa.

Aos meus avós.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO .1

1 | A BAGAGEM .7

- 1.1 | O RENASCER DE ALEPO .8
- 1.2 | O SONHO DE BEIRUTE .10
- 1.3 | O PRAGMATISMO DE SARAJEVO .14
- 1.4 | A PARTIDA .16

2 | ALEPO E OS SEUS TERRITÓRIOS .19

- 2.1 | ENTRE A FRONTEIRA E O LIMITE .20
- 2.2 | UMA ROTA IMAGINADA .26
- 2.3 | A FERROVIA PARASITA .32

3 | A IMAGEM DE ALEPO .39

- 3.1 | A PRIMEIRA IMPRESSÃO .40
- 3.2 | A GARE DE BAGDADE .47
 - 3.2.1 | AS ESTAÇÕES DE QUIOTO .54

4 | A GARE DE ALEPO .57

- 4.1 | UMA QUESTÃO DE ESCALA .58
 - 4.1.1 | ENTRE A CIDADE E O COMBOIO .58
 - 4.1.2 | A GARE DO ORIENTE .68
 - 4.1.3 | A ESTAÇÃO DE ATOCHA .70
 - 4.1.4 | ENTRE O COMBOIO E O PASSAGEIRO .74
- 4.2 | UM TELHADO PARTILHADO .80
 - 4.2.1 | O TEMPO .80
 - 4.2.2 | A ESPERA .84
 - 4.2.3 | O EMBARQUE .88
 - 4.2.4 | A METÁFORA .90

5 | ESTAÇÃO TERMINAL .103

BIBLIOGRAFIA .105

ANEXOS .115

01. Material de Apoio .115

APÊNDICES .125

- 01. Esquissos Conceptuais .125
- 02. Estudo Solar .131
- 03. Notas de Conversa .135
- 04. Peças desenhadas da proposta de projeto .139
- 05. Fotografias de maquetes .149
- 06. Cadernos de Pesquisa .159

ÍNDICE DE IMAGENS

Fig 1 | A Grande Mesquita de Alepo (2011) // p.9

Disponível em <https://www.theguardian.com/world/gallery/2013/apr/25/syria-umayyad-mosque-destroyed-pictures>

Consultado a 07/11/2018

Fig 2 | A Grande Mesquita de Alepo (2014) // p.9

Disponível em <https://www.theguardian.com/world/gallery/2013/apr/25/syria-umayyad-mosque-destroyed-pictures>

Consultado a 07/11/2018

Fig. 3 | Requalificação do porto de Beirute // p.11

Disponível em <http://www.vintagebeirut.com/beirut/aerial-panorama/> (1970); <https://www.timeslive.co.za/news/world/2017-08-15-lebanon-war-adoptees-abroad-dig-to-unearth-roots/> (2015)

Consultado a 20/11/2018

Fig. 4 | A mudança no skyline de Beirute // p.11

Disponível em <http://www.vintagebeirut.com/beirut/aerial-panorama/> (1970); <http://www.osaka-sushilounge.com/osaka-sushi-beirut/aerial-view-of-beirut/> (2015)

Consultado a 20/11/2018

Fig. 5 | O plano para CBD de Beirute // p.11

Disponível em <http://projectivecities.aaschool.ac.uk/portfolio/yasmina-el-chami-from-multipli-city-to-corporate-city/>

Consultado a 21/11/2018

Fig. 6 | Os eixos principais // p.13

Disponível em <http://projectivecities.aaschool.ac.uk/portfolio/yasmina-el-chami-from-multipli-city-to-corporate-city/>

Consultado a 21/11/2018

Fig. 7 | Alteração das tipologias dos souks // p.13

Disponível em <http://projectivecities.aaschool.ac.uk/portfolio/yasmina-el-chami-from-multipli-city-to-corporate-city/>

Consultado a 21/11/2018

Fig. 8 | Relação entre os espaços comerciais e a escala humana // p.13

Disponível em <http://www.plan-bey.com/posters/souks-de-beyrouth-73-76/> (1970); <https://www.archdaily.com.br/br/894441/souks-de-beirute-de-rafael-moneo-pelas-lentes-de-bahaa-ghoussainy> (2015);

Consultado a 21/11/2018

Fig. 9 | Reconstrução na área de Socijalno e na sede da Elektroprivreda // p.15

Disponível em <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2145171/Sarajevo-British-expats-pictures-city-15-years-siege-restored-glory.html>

Consultado a 11/12/2018

Fig. 10 | Grbavica, um bairro residencial // p. 15

Disponível em <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2145171/Sarajevo-British-expats-pictures-city-15-years-siege-restored-glory.html>
Consultado a 11/12/2018

Fig. 11 | Vijecnica e a fachada mourisca // p. 15

Disponível em <http://www.historija.ba/d/148-otvorena-gradska-vijecnica-u-sarajevu/>
Consultado a 11/12/2018

Fig. 12 | *"Now that Aleppo lives in peace and quiet, people can take a full breath of air, close their eyes and live with no fear of tomorrow."* 2018 // p. 17

Imagem manipulada pela autora
Disponível em <https://medium.com/@ralphtheodory/breathe-15e33964b687>
Consultado a 27/03/2019

Fig. 13 | Território do Império Romano (64 a.C.) // p. 21

Desenho adaptado da autora
Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roman_Empire_map.gif
Consultado a 27/03/2019

Fig. 14 | Território do Império Romano e do Império Bizantino (350) // p. 21

Desenho adaptado da autora
Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roman_Empire_map.gif
Consultado a 27/03/2019

Fig. 15 | Território do Império Bizantino e do Califado Omídia (637) // p. 21

Desenho adaptado da autora
Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_expansion_of_Caliphate.svg
Consultado a 27/03/2019

Fig. 16 | Território do Império Aiúbida e do Império Mongol (1260) // p. 23

Desenho adaptado da autora
Disponível em http://www.newworldencyclopedia.org/entry/Ayyubid_Dynasty
Consultado a 27/03/2019

Fig. 17 | Território do Império Otomano (1683) // p. 23

Disponível em <http://www.plan-bey.com/posters/souks-de-beyrouth-73-76/> (1970); <https://www.archdaily.com.br/br/894441/souks-de-beirute-de-rafael-moneo-pelas-lentes-de-bahaa-ghoussainy> (2015); Consultado a 21/11/2018

Fig. 18 | A Síria Otomana (1908-1918) // p. 24

Desenho adaptado da autora
Disponível em WATENPAUGH, Keith David - Being Modern in the Middle East: Revolution, Nationalism, Colonialism, and the Arab Middle Class, p.35
Consultado a 27/03/2019

Fig. 19 | Território abrangido pelo Acordo Sykes-Picot (1916) // p. 24

Desenho adaptado da autora

Disponível em <https://www.geopolitica.info/sykes-picot/>

Consultado a 27/03/2019

Fig. 20 | Território abrangido pelo Mandado Francês na Síria e no Líbano (1922) // p. 25

Desenho adaptado da autora

Disponível em <https://uca.edu/politicalscience/dadm-project/>

Consultado a 27/03/2019

Fig. 21 | Território de Alepo (2018) // p. 25

Desenho adaptado da autora

Disponível em <http://ontheworldmap.com/syria/syria-political-map.html>

Consultado a 27/03/2019

Fig. 22 | Entre a imagem de Lisboa e Alepo // p. 26-27

Montagem da autora

Lisboa (1757)

ZUZARTE, "Hospital Real de Todos os Santos no Rossio"

in Atlas de Lisboa : a cidade no espaço e no tempo, p. 14;

Alepo (1794)

RUSSEL, Alexander.; "A cidade de Aleppo"

in "The Natural History of Aleppo and Parts Adjacent". Londres, 1794;

Fig. 23 | "A camel caravan outside Aleppo". c. 1940. // p. 28-29

Autor Desconhecido

In MANSEL, Philip – Aleppo: the rise and fall of Syria's great merchant city, Fig. 1

Fig. 24 | "The boundary between the French and German lines at Aleppo". c. 1900 // p. 30-31

Autor Desconhecido

Disponível em <http://www.loc.gov/pictures/item/mpc2004003662/PP/>

Consultado a 30/04/2019

Fig. 25 | Infraestrutura Ferroviária (1918) // p. 33

Desenho adaptado da autora

Disponível em <https://www.mapsofworld.com/syria/rail-map.html>

Consultado a 30/04/2019

Fig. 26 | Infraestrutura Ferroviária (2060) // p. 35

Desenho adaptado da autora

In UCI High Speed Rail – Fast Track to Sustainable Mobility – INTERNATIONAL UNION OF RAIL-

WAYS, Paris. 2018. p. 12

Consultado a 30/04/2019

Fig. 27 | Comparação entre o percurso terrestre principal da Rota da Seda (300 a.C. - 1722) e um dos troços ferroviários de alta velocidade planeados (2018)

Desenho adaptado da autora;

In Infrastructure as foreign policy. Itália: DOMUS, 2019, p. 251

Consultado a 30/04/2019

Fig. 28 | A cidade e a infraestrutura (2015) // p. 41

Desenho adaptado da autora

In QUDSI, Jwanah - Rebuilding Old Aleppo, Annex 3: Damage Assessment Map by UN Cartography Section for Special Envoy Office

Fig. 29 | "A street of new Aleppo". c. 1898. Autor Desconhecido // p. 42

Disponível em <https://www.loc.gov/pictures/item/mpc2004006254/PP/>

Consultado a 30/04/2019

Fig. 30 | "The I Love Aleppo sign is a popular selfie spot for locals, notice the rebuilding of the hotel in the background". 2017. // p. 43

Disponível em <https://www.unusualtraveler.com/aleppo/>

Consultado a 30/04/2019

Fig. 31 | Área planeada e cidade existente. (Plano Diretor 2010) // p. 44

In UBERBAU, GTZ - Aleppo Diverse Open City | An Urban Vision for the Year 2025: Final Report. 2010, p. 32

Fig. 32 | Áreas residenciais planeadas: disparidade Este-Oeste (Plano Diretor 2010) // p. 45

In UBERBAU, GTZ - Aleppo Diverse Open City | An Urban Vision for the Year 2025: Final Report. 2010, p. 32; Consultado a 30/04/2019

Fig. 33 | Os bairros e a infraestrutura ferroviária (2015) // p. 46

Desenho da autora

Fig. 34 | A Gare de Bagdade (2018) // p. 48

Desenho da autora

Fig. 35 | A Gare de Bagdade: Alçado Principal e Alçado Tardoz (2018) // p. 49

Desenho da autora

Fig. 36 | The Crown Street station of Liverpool and Manchester Railway. c. 1830 // p.51

T. T. Bury, S. G. Hughes.

In MEEKS, Carroll L. V. - *The Railroad Station: An Architectural History*, The Illustrations, 1

Consultado a 16/06/2019

Fig. 37 | Aleppo Railway Station. c. 1910-20 // p. 51

Disponível em <http://esyria.sy/sites/code/index.php?site=aleppo&p=stories&category=misc&filena-me=201108240925063>.

Consultado a 16/06/2019

Fig. 38 | Proposta para a Estação de Flinders Street (imagem conceptual). 2013 // p. 51

Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/01-134336/proposta-vencedora-para-a-flinders-street-station-slash-hassell-plus-herzog-and-de-meuron>

Consultado a 16/06/2019

Fig. 39 | Fachada Principal da Gare de Bagdade (Estação de Aleppo). 2017 // p. 52

Christian (Unusual traveler)

Disponível em <https://www.unusualtraveler.com/aleppo/?highlight=aleppo>

Consultado a 16/06/2019

Fig. 40 | Plataforma lateral e *train shed*. 2017 // p. 52

Autor Desconhecido

Disponível em <https://www.flickr.com/photos/124446949@N06/16261332510/in/photostream/>

Consultado a 16/06/2019

Fig. 41 | Fachada Principal da Estação de Porto Campanhã. 2019 // p. 53

Fotografia da Autora

Fig. 42 | Plataforma lateral e *train shed*. 2019 // p. 53

Fotografia da Autora

Fig. 43 | As estações de Quioto // p. 55

Disponível em <https://www.kyotostation.com/the-history-of-kyoto-station/>

Consultado a 14/06/19

Fig. 44 | O impacto do *Masterplan* de G. Banshoya (à esquerda) na Cidade Antiga de Aleppo em 1983 (à direita). // p. 58

In BIANCA, Stefano - *Urban Form in the Arab World - Past and Present*, p. 306

Fig. 45 | Contraste entre a dimensão das habitações a caminho de Fuzhou e o comboio de alta velocidade (CRH380A) // p. 61

Disponível em <http://discovery.cathaypacific.com/chinas-most-spectacular-new-rail-journeys/>

Consultado a 16/06/2019

Fig. 46 | Maquetas 1-6. Escala 1:1000. Cartão Reciclado Cinzento // p. 67

Elaboradas pela Autora

Fig. 47 | Acesso ao parque de estacionamento. 2019 // p. 69

Fotografia da Autora

Fig. 48 | O *train shed* icónico e a guarda improvisada. 2019 // p. 69

Fotografia da Autora

Fig. 49 | Contraste entre um dia de chuva e um dia de sol. 2019 // p. 69

Fotografia da Autora

Fig. 50 | A partida da Gare do Oriente. 2019 // p. 71
Fotografia da Autora

Fig. 51 | O embarque em *Atocha Cercanías*. 2019 // p. 71
Fotografia da Autora

Fig. 52 | O vislumbre da Estação do *Largo Recorrido*. 2019 // p. 71
Fotografia da Autora

Fig. 53 | A estação enquanto *landmark*. 2019/1913 // p. 73
(à direita) Fotografia da Autora;
(à esquerda) Giorgio de Chirico, *Piazza d'Italia*, 1913.
Disponível em <https://www.artsy.net/artwork/giorgio-de-chirico-piazza-ditalia-2>
Consultado a 04/07/2019

Fig. 54 | A espera no jardim tropical. 2019 // p. 73
Fotografia da Autora

Fig. 55 | O muro. 2019 // p. 73
Fotografia da Autora

Fig. 56 | Estação Central de Glasgow, c. 1920 // p. 75
Autor Desconhecido
Disponível em <https://www.scotsman.com/lifestyle-2-15039/looking-back-glasgow-central-station-1-3924680>
Consultado a 23/07/2019

Fig. 57 | Jemaa el-Fna, Marraquexe. 2018 // p. 75
Fotografia da Autora

Fig. 58 | Saint-Lazare Station. 1877 // p. 77
C. Monet
Disponível em https://m.musee-orsay.fr/en/works/commentaire_id/the-saint-lazare-station-7080.html; Consultado a 23/07/2019

Fig. 59 | Al-Madina Souq. 2011// p. 77
Autor Desconhecido
Disponível em <https://www.dreamstime.com/editorial-stock-photo-al-madina-souq-aleppo-syria-image90012918>
Consultado a 23/07/2019

Fig. 60 | Entrada do Albergio Diurno Metropolitano "Venezia", Milão. 2003 // p. 77
Disponível em https://www.domusweb.it/en/architecture/2016/04/20/albergo_diurno_venezia_.html
Consultado a 23/07/2019

Fig. 61 | Khân de Qānsuh al-Ghuri, Cairo. 2015 // p. 77

Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cairo,_wikala_di_al-ghouri_02.jpg

Consultado a 23/07/2019

Fig. 62 | Infraestrutura Ferroviária (2060) // p. 81

Esquema da Autora

Fig. 63 | Gare de Bagdade (2019) // p. 83

Desenho da Autora

Fig. 64 | Gare de Alepo (2060) // p. 83

Desenho da Autora

Fig. 65 | Restauração (Piso Térreo) // p. 85

Esquema da Autora

Fig. 66 | Comércio (Piso Térreo) // p. 85

Esquema da Autora

Fig. 67 | Cultura (Piso Térreo) // p. 85

Esquema da Autora

Fig. 68 | Repouso e Reunião (Piso Térreo) // p. 87

Esquema da Autora

Fig. 69 | Tipologias de cabines (Piso Térreo) // p. 87

Esquema da Autora

Fig. 70 | Escritórios e Áreas de Apoio (Piso -1) // p. 87

Esquema da Autora

Fig. 71 | Embarque e Bagagem (Piso Térreo) // p. 89

Esquema da Autora

Fig. 72 | Acessos e Circulação (Piso Térreo) // p. 89

Esquema da Autora

Fig. 73 | Plataformas (Piso -1) // p. 89

Esquema da Autora

Fig. 74 | Bab Baghdad, Raqqa. 1930 // p. 91

Autor Desconhecido

Disponível em <https://archive.org/details/GateOfBaghdadThe>

Consultado a 23/08/2019

Fig. 75 | Bab al-Hadid, Alepo. 2013 // p. 91

Autor Desconhecido

Disponível em <http://carmendoradovedia.blogspot.com/2013/09/siria-alepo-7-y-final.html>

Consultado a 23/08/2019

Fig. 76 | Mesquita Hassan II, Casablanca. 2018 // p. 93

Fotografia da Autora

Consultado a 23/08/2019

Fig. 77 | Grande Mesquita de Alepo, Alepo. 1983 // p. 93

Yasser Tabbaa

Disponível em https://archnet.org/sites/1804/media_contents/111486

Consultado a 23/08/2019

Fig. 78 | Gare do Oriente, Lisboa. 2019 // p. 93

Fotografia da Autora

Fig. 79 | Estação Makkah Haramain, Meca. 2019 // p. 93

Disponível em <https://www.fosterandpartners.com/projects/haramain-high-speed-rail/>

Consultado a 23/08/2019

Fig. 80 | Diagrama da Cobertura // p. 94

Elaborado da autora

Fig. 81 | Maquetas 7-10 . Escala 1:200 . PVC // p. 95

Elaborado pela autora

Fig. 82 | Maquetas 1-12 . Escala 1:100 . PVC // p. 95

Elaborado pela autora

Fig. 83 | Hammam Bahram Basha // p. 97

Disponível em <https://syrian-heritage.org/the-public-hammam-an-ancient-syrian-tradition/>

Consultado a 03/09/2019

Fig. 84 | Hammam Yalbugha al-Nasiri // p. 97

Disponível em <https://archnet.org/sites/17305>

Consultado a 03/09/2019

Fig. 85 | Casas de adobe perto de Alepo // p. 99

Bernard Gagnon

Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mud_houses,_Syria.jpg

Consultado a 03/09/2019

Fig. 86 | Cúpula triangular perto de Raqqa // p. 99

Disponível em https://issuu.com/dida-unifi/docs/earthen_domes_and_habitat/223

Consultado a 03/09/2019

Fig. 87 | Common Roots 05, Marco Ferrari. 2017 // p. 100

Disponível em <https://www.archdaily.com/878217/alvaro-siza-leads-a-rostrum-of-acclaimed-architects-imagining-possible-scenarios-for-reconstructing-syria-iuav-venice-venezia-sketch>

Consultado a 23/08/2019

INTRODUÇÃO

O presente Projeto Final de Mestrado foi realizado entre Fevereiro e Outubro de 2019, no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitetura da FAUL.

A proposta corresponde a uma estação ferroviária projetada para 2060, localizada em Aleppo, a Norte da Síria. Situada entre a riqueza otomana de Aziziyya e o bairro de Old Syriaan – outrora um campo de refugiados assírios – o projeto pretende materializar um cenário conjeturado de paz para a urbe, preparando-a para a chegada dos comboios de alta velocidade que irão circular na Nova Rota da Seda.

Enquadramento e Objetivos

Atuar em **Alepo** obrigou a um desapego inicial de Lisboa, um lugar familiar e acolhedor, e partir à descoberta de um sítio novo, sobre o qual à partida se sabia muito pouco.

O primeiro desafio surgiu ainda antes do processo de projeto ser iniciado, através do confronto com uma realidade distante à qual não foi possível aceder fisicamente. Perante este cenário – cada vez mais comum no exercício da profissão da Arquitetura –, foi essencial compreender quais as suas limitações na concretização de uma proposta coesa e adequada ao lugar de intervenção.

A procura incansável de respostas entre o seu rico imaginário islâmico e as suas populações de lugares distintos permitiu uma aproximação à capital industrial da Síria, na qual foi possível encontrar pontos em comum com a cidade das sete colinas.

Tratando-se de uma visão para o ano de **2060**, existiu uma necessidade de pensar o exercício para além da reconstrução urgente das áreas danificadas pela Guerra Civil Síria – processo já iniciado por organizações nacionais e internacionais –, solicitando a compreensão do posicionamento estratégico de Aleppo no território Euroasiático.

Perceber como é que os territórios afetados por conflitos violentos facilmente integram os cenários futuros promovidos pelas grandes potências mundiais – e de que modo é que estes poderão ser benéficos para a urbe e respetiva população – tornou-se fulcral no presente trabalho, incentivando a um planeamento e faseamento claros que permitissem projetar para uma data aparentemente tão longínqua.

A **Estação Ferroviária** surgiu como a resposta arquitetónica para o exercício no seguimento do confronto entre um ambicioso projeto infraestrutural oriundo da China – que pretende conceber a **Nova Rota da Seda** contemporânea através de vias terrestres, ferroviárias e portos marítimos –, e a descoberta de um ramal ferroviário secundário planeado para o lugar de intervenção.

A chegada dos comboios de alta velocidade a Aleppo apelou a uma reinterpretação da tipologia proposta, dotada de uma escala e complexidade desafiantes. Tendo como foco a integração do edificado preexistente, a regeneração urbana do local de implantação e a adaptabilidade da infraestrutura, e respetiva arquitetura, ao contexto geográfico e socioeconómico da Síria, foi necessário perceber quem serão os potenciais passageiros que dela vão usufruir, e de que modo vão poder interagir com o espaço projetado.

Com o objetivo de aliar a identidade do local ao desenvolvimento tecnológico vigente, procurou-se com este exercício conceber um possível cenário otimista e esperançoso para Aleppo, percebendo a disciplina da Arquitetura como o motor que gera os espaços que o concretizarão. Será através desta que os interesses económicos das entidades de poder poderão ser transformados em janelas de oportunidade para os futuros visitantes, para aqueles que resistiram heroicamente aos conflitos e para os restantes que, um dia, regressarão a casa.

Metodologia

Não existindo a possibilidade de visitar o local de intervenção, o trabalho foi suportado por uma investigação histórica e social, aliada à recolha *online* de elementos cartográficos, fotográficos e bibliográficos. Este processo, sintetizado através dos cadernos de pesquisa apresentados, foi complementado por diversas visitas de campo, destacando-se, em Novembro de 2018, a ida a Marrocos e em Junho de 2019, já numa fase de conceção de projeto, o percurso Lisboa-Madrid realizado de comboio, com o objetivo de conhecer a Gare do Oriente e a Estação de Atocha. Paralelamente, foram promovidas conversas com jovens sírios e arquitetos com interesse nesta área de investigação.

Para a conceção da Gare de Aleppo – pensada à escala territorial, urbana, arquitetónica e de detalhe –, os estudos em maquete, em sinergia com a utilização de tecnologias BIM (Archicad), foram essenciais na agilização do processo de pensamento e execução do projeto, revelando-se ferramentas essenciais na fusão entre a metáfora conceptual e uma solução construtiva e tecnológica eficiente.

Estrutura

Considerando o imaginário sugerido, o presente documento é encarado como se de uma viagem de comboio se tratasse, unindo experiências reais a relatos conjecturados, materializados através da passagem por várias estações (correspondentes a cada capítulo).

A linha 1 retrata uma viagem entre Lisboa e Aleppo, narrada em retrospectiva, a bordo de um comboio real e imaginado. Na linha 2 são definidas as premissas para concretização do projeto, através da passagem por vários lugares de referência.

Assumidas as premissas que marcaram o arranque do exercício, inicialmente é preparada “A Bagagem” (Capítulo 1), que pretende antever o renascer de Aleppo através do processo de reconstrução dos dois casos de estudo escolhidos: Beirute e Sarajevo. Após a anotação das primeiras impressões, dá-se o momento da partida em direção ao local de intervenção, com uma referência ao percurso profissional do arquiteto Siza Vieira.

No capítulo seguinte são conhecidos “Alepo e os Seus Territórios” (Capítulo 2), através da relação entre as suas fronteiras e limites. É realizada uma reconstituição das rotas pedonais que traçaram o carácter da cidade com base em relatos de viajantes de outras épocas.

Enquanto se reflete sobre o significado das inúmeras intervenções ferroviárias no território sírio, é descoberta a linha de alta velocidade planeada que chegará a Norte de Aleppo, possibilitando a sua integração na Nova Rota da Seda.

A entrada na cidade é feita pelo percurso da ferrovia, que permite conceber “A Imagem de Aleppo” (Capítulo 3) - uma primeira impressão - na qual é compreendida o impacto da infraestrutura ferroviária em contexto urbano. De seguida, é observada e analisada a estação de comboios atual - a Gare de Bagdade -, formulando uma hipótese sobre a sua possível demolição, tendo como base o caso de estudo das Estações de Quioto.

Percebido o despropósito da opção acima referida, é realizada a mudança de linha através do embarque num comboio de alta velocidade que permite especular sobre a futura “Gare de Aleppo” (Capítulo 4). Nas primeiras estações são expostas as três escalas a considerar no projeto - a da cidade, a do comboio e a do passageiro -, compreendendo-se a sua relação através das visitas à Gare do Oriente e à Estação de Atocha.

Posteriormente, são definidos o faseamento previsto para a concretização do projeto - desde a infraestrutura à arquitetura -, consumado em 2060, assim como o programa urbano e funcional das várias áreas da estação.

No final deste capítulo é descrito o motor conceptual - inspirado em elementos locais -, a configuração arquitetónica, a abordagem construtiva e matérica e a *performance* tecnológica daquilo que se prevê ser um telhado partilhado por locais e estrangeiros.

O último momento é marcado pela chegada à “Estação Terminal”, na qual são apresentadas as conclusões relativas aos desafios encontrados ao longo da viagem e consequente elaboração da proposta apresentada, enquanto se prepara o regresso à cidade de origem.

1 | A BAGAGEM

“As an architect you design for the present, with an awareness of the past, for a future which is essentially unknown.”

Norman Foster, TED Talk: My Green Agenda for Architecture. 2014

1.1 | O RENASCER DE ALEPO

1 - Referência aos conflitos ocorridos entre 2012 e 2016. Apesar da guerra civil a nível nacional estar longe de terminar, a recuperação de Alepo - a cidade síria de referencia a nível económico e industrial - pelas tropas de *Bashar al-Assad* a 22 de Dezembro de 2016 foi um momento significativo para o país. Disponível em <https://www.thealeppo-project.com/conflict-timeline/> (Consultado a 19/03/19)

2 - In SHAW, Martin - *New wars of the city: Relationships of "Urbicide", in cities, war and terrorism, towards an urban geopolitics*. Oxford: Blackwell Publishing. 2004, p. 153; Albrecht, Benno - *Syria – The Making of the Future*, p.23;

3 - In MAQUIAVEL, Nicolau - *O Príncipe*, Cap. V, p.32

4 - Também conhecida por Mesquita Omíada de Alepo, foi fundada no século VIII d.C. por Al-Walid I, líder do califado islâmico Omíada. In BURNS, Rose - *Aleppo, a History*, p. 103, 104

5 - Disponível em: <https://www.independent.co.uk/voices/syria-great-mosque-of-aleppo-ummayad-rebuild-the-city-a7858846.html> (consultado a 16/02/19)

6 - Termo em latim que significa "no meio das coisas". *In medias Res* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019

A preparação para a viagem começou com uma pesquisa preliminar sobre o seu destino final: Alepo. As primeiras notas, focadas no impacto que os conflitos armados¹ tiveram no seu tecido e costumes, foram um elemento essencial a colocar na bagagem transportada.

Rapidamente se tornou claro que o seu edificado atravessou um processo violento de urbicídio² - correspondendo, neste contexto, à destruição parcial ou total do edificado de uma cidade. Foi fulcral compreender-lo não como um fenómeno casual, mas sim como uma estratégia de guerra que visa destruir os elementos simbólicos e infraestruturais que compõem o lugar a dominar, pois "não existe maneira mais segura de fruir uma província conquistada do que arruinando-a"³.

Era essa a intenção de um grupo da oposição ao colocar explosivos no interior do minarete da Grande Mesquita de Alepo⁴, provocando, a 24 de Abril de 2013, a queda de um importante ponto simbólico de oração (Fig. 1 e 2). A população reagiu, recolhendo e escondendo os destroços pétreos, e o seu renascimento - concretizado segundo as técnicas construtivas locais - começou no final de 2017, com o apoio de organizações internacionais⁵.

Assim, concluiu-se que Alepo se encontrava *in medias res*⁶ na lenta transição entre uma guerra avassaladora e uma paz desejada. Foi importante conhecer outras duas cidades que atravessaram um processo semelhante recentemente, nas quais a construção após o conflito já tinha revelado os seus efeitos urbanos e sociais, procurando-se as primeiras pistas sobre quando, onde e como é que a disciplina da Arquitetura pode atuar durante todo este processo.



Fig 1 | A Grande Mesquita de Aleppo (2011)

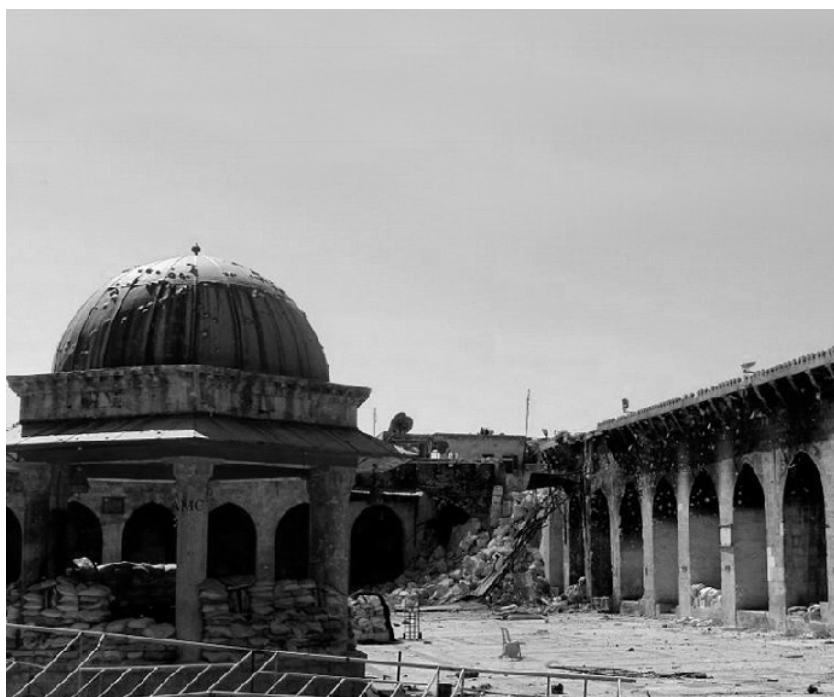


Fig 2 | A Grande Mesquita de Aleppo (2014)

1.2 | O SONHO DE BEIRUTE

1 - ver Capítulo 2.3

2 - "From a social point of view, Aleppo is strikingly multifaceted, a result of its history. 70% of Aleppo's inhabitants are Sunni Muslims, mainly Arabs, but also Kurds, and other ethnicities, including Assyrians/Syriacs, Bosnians, Bulgarians, Chechens, Circassians, Kabardins and Turkmens. Aleppo has the largest Christian community in the Middle East after Beirut (Lebanon), and the most diverse Christian community in the Orient." In UBERBAU, GTZ - Aleppo Diverse Open City, p. 24

3 - Os conflitos duraram de 1970 a 1990. In *Rebuilding Downtown Beirut* - ILYÉS, Ilona Ilma. Budapest: The Aleppo Project, 2015. pg. 2

4 - (tradução livre). Ibid., pg. 13

5 - Sociedade empresarial libanesa com poder absoluto na reconstrução de Beirut, respeitando a visão do primeiro-ministro Rafik Hariri (1944-2005). Ibid., pg. 5,6

6 - Ibid., pg. 4

7 - "Central Business District. Corresponde ao centro de negócios, expressão do poder urbano, o coração vivo da cidade." *CBD* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2018.

8 - in *Projects for a competition: reconstruction the souks of Beirut* - Elie Haddad. Líbano: Lebanese American University, 2004. p. 155-159

9 - "a market in an Arab country". in Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus

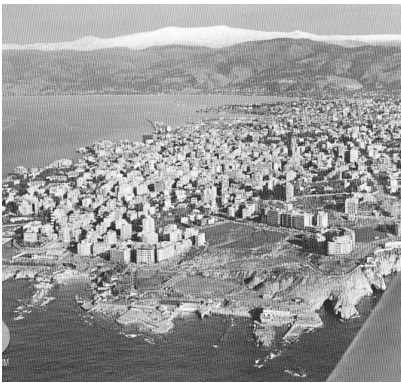
Beirute foi um caso de referência essencial para este exercício. Para além de partilhar um passado territorial¹, demográfico² e cultural com Aleppo, é uma cidade cujo renascimento foi tomado por um sonho descontextualizado, funcionando como um alerta e consciencialização para casos futuros.

Em 1990, após o final da guerra civil libanesa³, a reconstrução do centro histórico de Beirute - tido como uma *tabula rasa* - foi considerada "da maior importância no reposicionamento do Líbano no mapa-mundo"⁴. Foi através dele que o projeto *Solidere*⁵ tentou devolver à cidade o esplendor e a glória que a intitulou de "Paris do Médio Oriente"⁶, projetando-a à imagem do Dubai, como se de uma ilha isolada do resto do território se tratasse.

Esta visão resultou num CBD⁷ e num porto requalificado afastados da memória de outrora (Fig. 3), concebidos em torno de uma ideia de exclusividade e de especulação imobiliária desajustada da instabilidade política do Médio Oriente. Parte dos bairros tradicionais foram substituídos por torres de habitação de luxo (Fig. 4) e o acesso ao espaço público foi condicionado (Fig. 5).

Em virtude do *status* pretendido, o Solidere recorreu a arquitetos de renome mundial para construir novos edifícios e recuperar as estruturas danificadas. Em 1994, foi lançada uma competição internacional⁸ para a construção dos novos *souqs*⁹ de Beirute — os antigos, à semelhança dos de Aleppo¹⁰, tinham sido parcialmente destruídos — mas nenhuma das propostas saiu vencedora, acabando o projeto por ser atribuído ao arquiteto Rafael Moneo.

1970



2015



Fig. 3 | Requalificação do porto de Beirute.



Fig. 4 | A mudança no *skyline* de Beirute

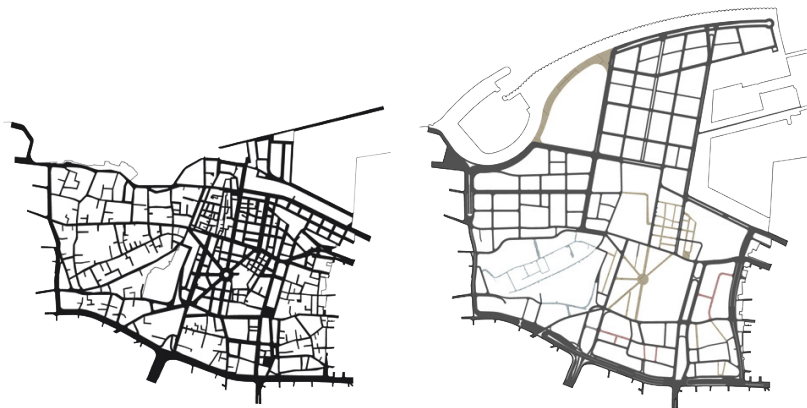


Fig. 5 | O plano para CBD de Beirute

- Ruas acessíveis/Usos mistos
- Livre circulação
- Acesso proibido
- Acesso restrito
- Área do governo

10 - Referência ao Al-Madina Souk, um mercado coberto de 13km situado na Cidade Antiga de Aleppo. In BURNS, Rose - *Aleppo, a History*, p. 192, 193.

11 - “‘Trauma-glam’ was a term used in 2001 by American University of Beirut academic, Richard Becherer, to describe the architectural propensity to glamorize the physical ruins of post-war cities like Beirut.”. In CHARLESWORTH, Esther - *Architects Without Frontiers: War, Reconstruction and Design Responsibility*, p. 24

12 - In MONEO, Rafael - “*The Souks of Beirut*”, *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, pg. 264

13 - Referência aos projeto de habitação “Beirut Terraces” - <http://www.beirutterraces.com> - e ao museu “Beirut History Museum” - <http://www.rpbw.com/project/beirut-city-history-museum> - respetivamente.

14 - Como o projeto Elyssar, destinado ao subúrbios a Sul de Beirute, que previa a construção de 7250 casas e equipamentos adjacentes. In CHARLESWORTH, Esther - *Architects Without Frontiers: War, Reconstruction and Design Responsibility*, p. 76

15 - Património mundial da UNESCO (1986)

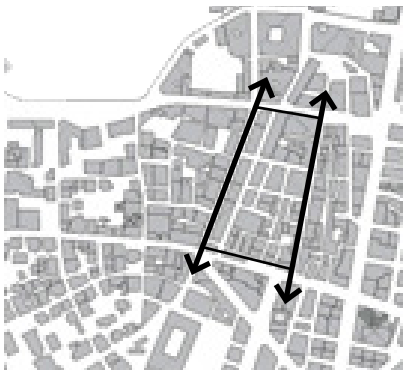
A sua abordagem espelhou o modo como a cidade foi repensada: as ruínas sobreviventes atravessam um processo de *trauma-glam*¹¹, pertencendo a um passado distante. O modelo tipológico e social do mercado foi alterado (Fig. 6), estando as lojas destinadas às “necessidades do comércio moderno”¹². Embora os eixos preexistentes das ruas tenham sido mantidos (Fig. 7), a escala do lugar não é a procurada pelos libaneses e tão pouco atraí os turistas, tornando-o igual a tantos outros no mundo (Fig. 8).

Beirute tornou claro que os projetos arquitetónicos propostos em contexto pós-guerra surgem durante um complexo processo político e económico, no qual as grandes decisões sobre o destino da cidade são tomadas previamente.

Rafael Moneo - a par com Herzog & de Meuron e Renzo Piano¹³ - foi um arquiteto estrangeiro que seguiu um conjunto de condicionantes impostas *a priori* pelos agentes interessados nos novos *souqs* de Beirute. Foi importante perceber, no caso de Aleppo, que condicionantes futuras traçarão o seu destino, qual a sua proveniência, e de que modo é que serão determinantes na abordagem do exercício.

A ênfase dada à reconstrução do centro histórico — resultando num CBD exclusivo - transmitiu outra lição. Embora tenham existido projetos pontuais para outras áreas urbanas de Beirute¹⁴, a cidade não foi tratada na sua globalidade: por exemplo, a mobilidade no seu interior e para o exterior continua dependente de meios de transporte ineficazes e poluentes. Existindo essa oportunidade, fez sentido afastar o olhar da Cidade Antiga de Aleppo¹⁵ — atualmente o foco das atenções locais e internacionais - e compreender que outras zonas da urbe serão alvo de futuras intervenções.

1970



2015

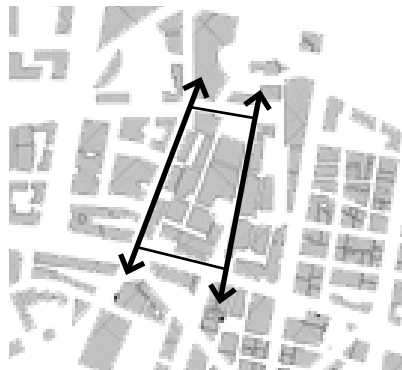


Fig. 6 | Os eixos principais

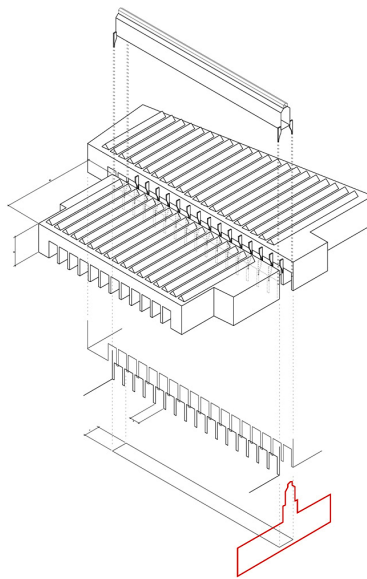
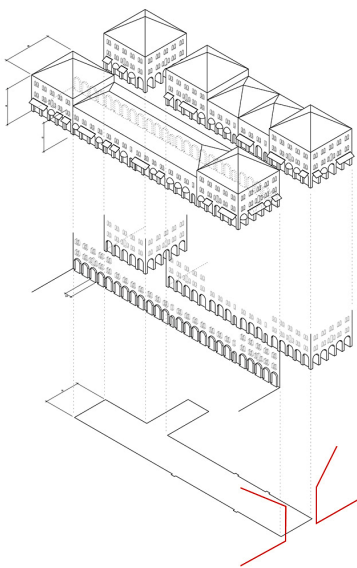


Fig. 7 | Alteração das tipologias dos *souks*.



Fig. 8 | Relação entre os espaços comerciais e a escala humana.

1.3 | O PRAGMATISMO DE SARAJEVO

1 - A Guerra da Bósnia foi um conflito armado que ocorreu entre abril de 1992 e dezembro de 1995 na atual Bósnia e Herzegovina, entre vários países da antiga República da Jugoslávia. Disponível em <https://www.britannica.com/event/Bosnian-War> (consultado a 17/12/18)

2 - 60% do edificado da cidade encontrava-se danificado ou destruído, assim como 80% das infraestruturas. In *Rebuilding Sarajevo* - LAMPHERE-ENGLUND, Galen, p. 3

3 - Edifício projetado pelos arquitetos Alexander Wittek e Ciril Ivekovic entre 1892 e 1894 durante o Império Austro-Hungaro. O projeto de reconstrução foi liderado pela Comissão Europeia da Bósnia e Herzegovina e conduzido durante os estudos preliminares pela *Ser. Co.Tec.* de Trieste e durante a reconstrução pela empresa de arquitetura e engenharia local *D.D.Dom Studije ,projektovanje .inženjering- Sarajevo*, demorando dezoito anos no total (1996-2014). Disponível em <https://www.vijecnica.ba/en/article/22/the-first-stage-of-reconstruction> (consultado a 11/12/18)

4 - Ver Nicosia, "The bi-communal sewerage project". In CHARLESWORTH, Esther - *Architects Without Frontiers: War, Reconstruction and Design Responsibility*. p.91

5 - Se em 1991 a cidade tinha uma população étnica mista de 540.000 pessoas - cerca de 40% de bósnios, 30% de sérvios bósnios e 20% de croatas bósnios - após a guerra as estimativas apontam para 84% Bósnios, encontrando-se a população sérvia segregada na área Este da cidade. Ibid., p. 10

Se em Beirute o período pós-guerra foi visto como uma oportunidade parcial de mudança, em Sarajevo não houve espaço para sonhar. Após o final da Guerra da Bósnia¹ o processo de reconstrução da cidade foi iniciado imediatamente de um modo pragmático, existindo pouco abertura à nova construção.

A principal prioridade foi a reestruturação das infraestruturas² da cidade (Fig. 9) e a recuperação das fachadas das habitações e equipamentos (Fig. 10), recorrendo maioritariamente a arquitetos locais. Um dos elementos a recuperar com urgência foi Vijecnica³ devido ao seu valor simbólico e patrimonial. A premissa principal era que a sua imagem original fosse mantida (Fig. 11), deixando de ser a Biblioteca Nacional e Universitária da Bósnia para passar a albergar a câmara municipal de Sarajevo – função que lhe tinha sido destinada originalmente, no século XIX.

Porém, uma reconstrução bem sucedida não pode ser meramente funcional para uma cidade renascer. Esta foi a principal lição a reter de Sarajevo, cujo processo de reedificação ignorou as artes e a cultura, juntamente com as alterações sociais que surgiram durante a transição entre a guerra e a paz.

Embora compreensivelmente focada nas necessidades básicas num primeiro momento, talvez numa fase avançada da narrativa do pós-guerra o papel da disciplina da Arquitetura pudesse ter ido além da recuperação de um somatório de aço e betão armado. Sarajevo poderia ter entrado no século XXI integrando edifícios contemporâneos no seu tecido, ou até mesmo projetos pontuais que envolvessem as diversas etnias locais no processo⁴, evitando a sua segregação⁵.

1994



2012-17



Fig. 9 | Reconstrução na área de *Socijalno* e na sede da *Elektroprivreda*.



Fig. 10 | *Grbavica*, um bairro residencial.



Fig. 11 | *Vijećnica* e a fachada mourisca

1.4 | A PARTIDA

1 - Referência à famosa canção de Carlos do Carmo, “Lisboa Menina e Moça”.

2 - Referência à equipa de orientação e à autora.

3 - In CRUZ, Valdemar - *Retratos de Siza*, p. 111

4 - “Siza Vieira não esperava ter projeto em Nova Iorque aos 85 anos”. Disponível em <https://www.publico.pt/2019/05/23/culturaipilon/noticia/siza-vieira-nao-esperava-projeto-arquitectura-nova-iorque-85-anos-1873823> (Consultado a 30/05/19)

5 - Ibid., p. 93

Sem se ter a ambição de conhecer completamente o lugar de destino durante a pesquisa inicial sobre o mesmo, chegou assim o momento de partir, sem receio, num comboio que viajava entre o real e a conjectura.

Se por algum instante houve hesitação em abandonar a “menina e moça”¹ que sempre nos² acolheu, foi importante recordar que foi um momento de partida – embora involuntário – que suscitou no arquiteto Álvaro Siza Vieira “um interesse desmesurado”³ pela disciplina da Arquitetura. Talvez, nos anos 1950, uma ida a Barcelona estivesse à mesma distância de uma visita a Alepo para um jovem do século XXI, para o qual é possível “viajar mais, estudar noutros países e comunicar através da Internet”⁴, oportunidades que o Pritzker português não teve no princípio da sua carreira.

Sem esquecer as premissas pelas quais é reconhecido mundialmente, para Siza é “muito estimulante construir numa cidade que se conhece mal. O esforço de entender essa cidade é maior, mas também é mais aliciante, porque é novo. É outro ambiente. Os olhos não estão cansados, ou não estamos saturados dos cheiros daquilo onde é preciso intervir.”⁵. Por se tratar de um lugar novo e desconhecido, qualquer particularidade de Alepo seria alvo de uma observação atenta.

Consumado o embarque após uma espera hesitante na plataforma, e encontrado o lugar indicado no bilhete – adquirido com uma aplicação instalada num *smartphone* de última geração – foi importante, após a partida, manter o foco na paisagem exterior, perfeitamente emoldurada nos vãos da carruagem. Esta ia esclarecendo se o renascer de Alepo seria dominado pelo pragmatismo historicista ou se, em contrapartida, permitiria sonhar.



Fig. 12 | *"Now that Aleppo lives in peace and quiet, people can take a full breath of air, close their eyes and live with no fear of tomorrow."* 2018

2 | ALEPO E OS SEUS TERRITÓRIOS

“Ainsi Alep pourrait non seulement reprendre son rôle des années 1950 dans le développement de l'agriculture industrielle, mais également sa fonction d'étape principale sur la route de l'Orient, la fameuse route de la soie, en se raccrochant cette fois à la ligne de trains à grande vitesse envisagée entre la Turquie et... la Chine.”

Samir Aïta, in *Alep et ses Territoires: En guise de conclusion – Penser Alep autrement*.

2.1 | ENTRE A FRONTEIRA E O LIMITE

1 - Segundo o geógrafo Stuart Elden a etimologia da palavra “território” é originada pelas palavras do latim *terre* (“terra”) e *terrere* (“amedrontar”; “assustar”). In ANGÉLIL, Marc, AVERMAETE, Tom [et al.] - *Infrastructure Space*, p.34.

2 - Através do Tratado de Alcanizes assinado em 1297 pelo rei de Leão e Castela, Fernando IV, e o rei de Portugal, D. Dinis. *Tratado de Alcanises* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

3 - “(...) área geográfica situada entre o vale do Nilo e a Mesopotâmia, entre os atuais Egipto e Iraque, isto é, o Crescente Fértil. Crescente devido à forma dessa fase da lua do seu desenho no mapa; Fértil devido à riqueza dos seus solos agrícolas, implantados em vales banhados por rios de grande caudal e cheias abundantes. Por um lado, o Nilo, autêntico invólucro de terra fértil e de civilização (...) por outro, dois rios leitosos - Tigre e Eufrates - entre desertos igualmente mas também bordejados de montanhas de sopés e vales produtivos (...). Ambos os vales foram locais de primeiras implantações de núcleos humanos sedentarizados, com formas de urbanismo bem marcadas e com larga expectativa de florescimento e desenvolvimento comercial e económico, político e militar, sempre radican-do estes crescimentos na agricultura rentável e promissora.” *Crescente Fértil* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

4 - in ETH Studio Basel - *The Oasis City*, p. 6

5 - Mar Mediterrâneo

A primeira estação desta viagem foi encarada como uma retrospectiva factual ao longo do território Euroasiático, produzido através de um vínculo entre os vocábulos latinos *terre* e *terrere*¹.

Foi um momento fulcral para o exercício proposto, tendo em conta que Lisboa, o lugar de partida, é a capital de um país cujos confins estão desenhados desde o século XIII², tornando-os um elemento estável na memória coletiva dos portugueses.

Devido à sua localização costeira, esta possui uma relação íntima com o Oceano Atlântico - elemento que permitiu a sua expansão ao mundo — mantendo-se afastada das fronteiras dos grandes impérios, contrastando com a cidade situada a Norte da Síria.

Compreender Alepo obrigou ao abandono de um imaginário marítimo dominado pela paz, definido pelas longas jornadas a bordo da caravela portuguesa, e partir à descoberta de um lugar situado no Crescente Fértil³ do deserto Sírio, marcado por conflitos terrestres constantes ao redor de cursos de água pontuais, essenciais para as cidades-oásis⁴ que nele brotaram.

Embora atualmente díspares, Lisboa e Alepo partilharam um império e um mar, através de uma herança cultural e histórica comum: primeiro sob o domínio de Roma (Fig. 13) — voltando a ocupar territórios distintos no século IV (Fig. 14) - e posteriormente durante a expansão dos califados islâmicos (Fig. 15). Enquanto a primeira se encontrava protegida pela água e pelos domínios vizinhos, a segunda ocupou sempre uma posição fronteiriça entre culturas antagónicas.



Fig. 13 | Território do Império Romano (64 a.C.)
1 - Aleppo
2 - Lisboa
■ Império Romano

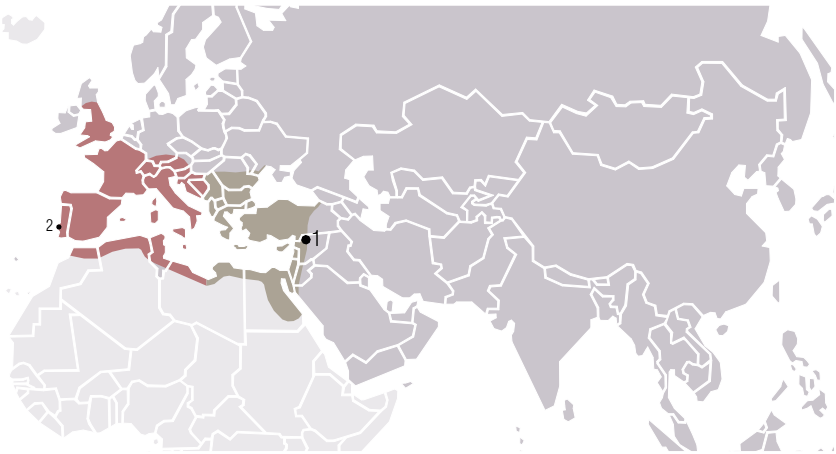


Fig. 14 | Território do Império Romano e do Império Bizantino (350)
1 - Aleppo
2 - Lisboa
■ Império Romano
■ Império Bizantino

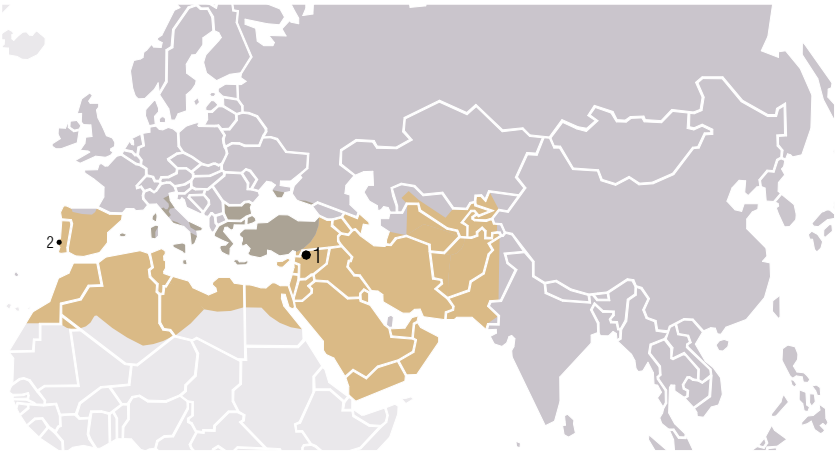


Fig. 15 | Território do Império Bizantino e do Califado Omídia (637)
1 - Aleppo
2 - Lisboa
■ Império Bizantino
■ Califado Omídia



6 - “O Império Otomano constituiu um poder dominante no Oriente Mediterrâneo, desde o século XVI até ao século XIX. Os Otomanos surgiram na História como líderes dos Turcos que lutaram contra os Bizantinos na Anatólia Ocidental. (...) Com o fim do Império Otomano, no final da Primeira Grande Guerra, surgiu a República da Turquia, cujo território ocupa, atualmente, o antigo coração imperial: a Anatólia.” *Império Otomano* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

7 - Ver Capítulo 2.2

8 - Definição de *borders* (“fronteiras”) segundo Richard Sennet, por oposição à ideia de *boundaries* (“limites”). In *Borders and Boundaries* – SENNETT, Richard, p.324.

9 - Ibid., p.324.

10 - “divisão administrativa”. *província* in Dicionário infopédia da Língua Portuguesa [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

11 - “The Sykes–Picot Agreement was a 1916 secret treaty between the United Kingdom and France (...) to define their mutually agreed spheres of influence and control in an eventual partition of the Ottoman Empire. (...) The primary negotiations (...) occurred between Mark Sykes and François Georges-Picot, initialled an agreed memorandum.” In SICKER Martin - *The Middle East in the Twentieth Century*, p. 26.

Durante a Idade Média, Alepo voltou a ser um ponto de convergência cultural, através do confronto entre o Império Aiúbida e o Império Mongol (Fig. 16). Numa época em que Portugal traçava definitivamente os seus limites na Península Ibérica, a Síria que hoje conhecemos estava longe de ser desenhada.

A cidade conheceu o primeiro período de estabilidade territorial no momento em que foi integrada no vasto Império Otomano⁶ (Fig. 17), o que permitiu o seu apogeu comercial, cultural e económico – curiosamente, contemporâneo com o de Lisboa, que colhia os frutos da expansão marítima.

Embora situadas num mapa aparentemente rigoroso – que corresponde mais ao imaginário dos líderes magnânimos do que a rigidez de uma régua e de um esquadro –, as cidades-fronteira dos vastos impérios da História eram permeáveis às rotas religiosas e comerciais que as atravessavam⁷, tornando-se em “zonas de um habitat onde os organismos se tornam mais interativos, devido ao encontro de diferentes espécies ou condições físicas”⁸.

A partir do momento em que as problemáticas europeias traçaram os limites do destino do Médio Oriente - dividindo-o em “territórios para além dos quais uma determinada espécie não se desvia”⁹ – toda esta dinâmica se alterou abruptamente, como sugeriu o contraste entre a província¹⁰ otomana de Alepo e a demarcação atual da Síria (Fig. 18).

O primeiro esboço do território sírio foi desenhado durante a I^a Guerra Mundial, em segredo, através da mão de França e do Reino Unido¹¹

(Fig. 19). Com a derrota otomana, a influência francesa fragmentou-o em estados menores, facilitando a sua administração (Fig. 20). Entre a procura urgente de uma identidade nacional¹² e um apogeu industrial tardio, Aleppo chegou ao século XXI confinada à parcela que o governo sírio lhe destinou (Fig. 21), o que, na verdade, revelou muito pouco sobre este lugar.

Tendo os novos dados em consideração partiu-se para a estação seguinte, na qual a urbe foi apresentada através do olhar dos viajantes que tiveram o privilégio de a conhecer pessoalmente.

12 - “O país conseguiu a independência em 1946. (...) Em 1958, uniu-se ao Egito para formar a República Árabe Unida (R.A.U.), da qual se separou depois do levantamento militar de 28 de setembro de 1961, convertendo-se em República Síria.” In Síria - Independência e baathismo (Wikipedia)



Fig. 16 | Território do Império Aiúbida e do Império Mongol (1260)

1 - Aleppo

Império Aiúbida

Império Mongol



Fig. 17 | Território do Império Otomano (1683)

1 - Aleppo

Império Otomano



Fig. 18 | A Síria Otomana (1908-1918)

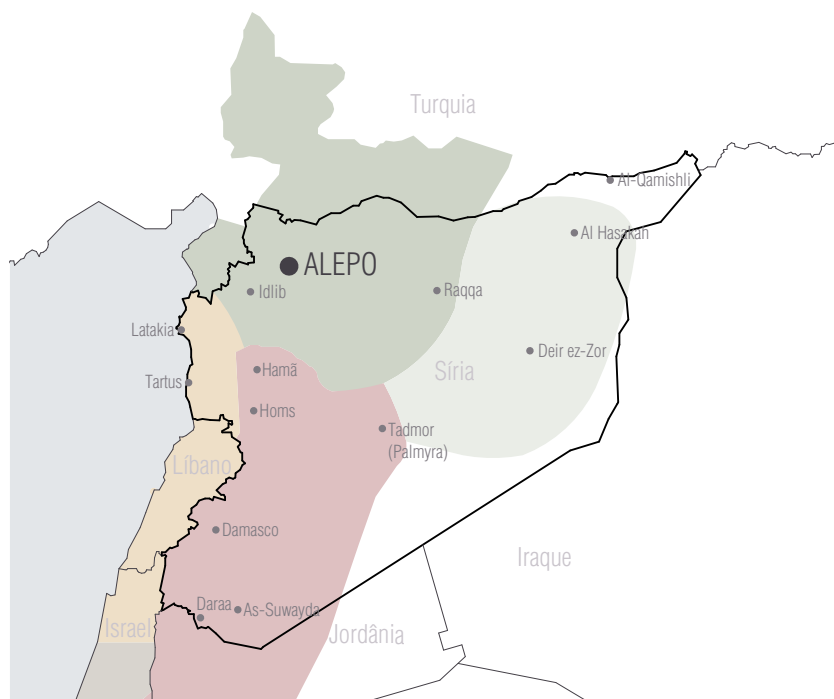
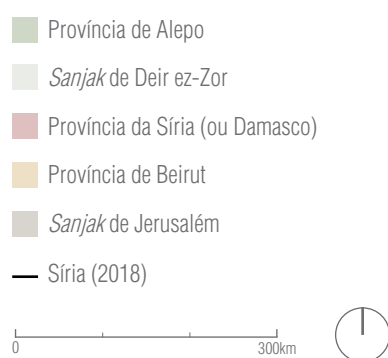
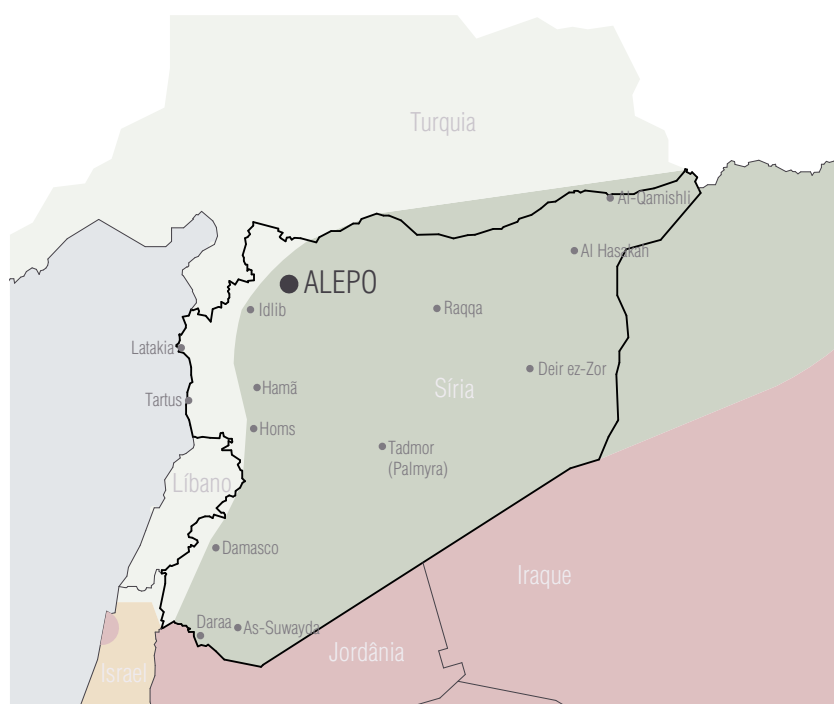
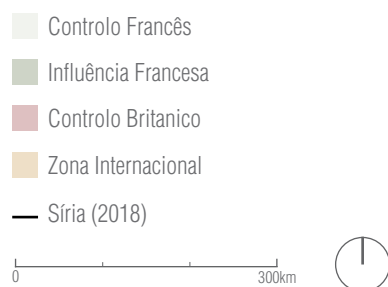


Fig. 19 | Território abrangido pelo Acordo Sykes-Picot (1916)



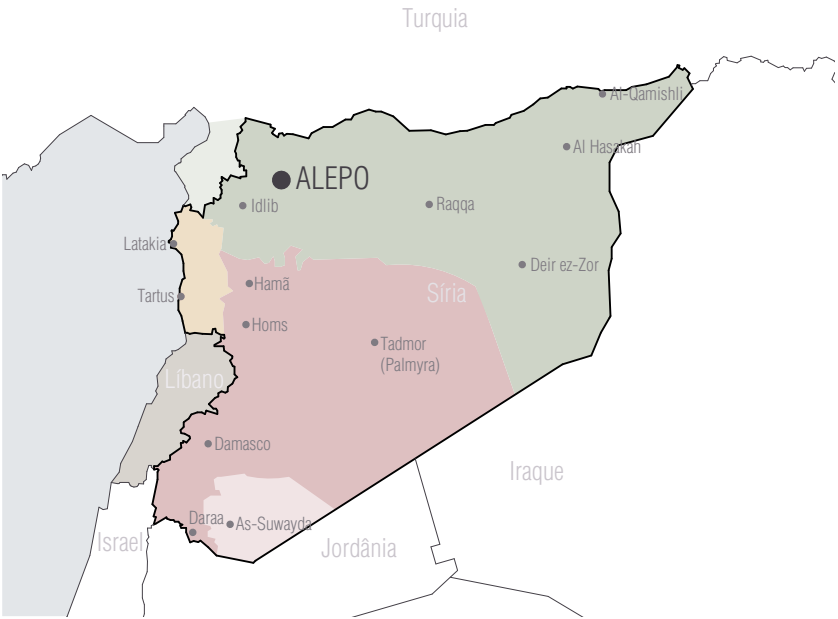


Fig. 20 | Território abrangido pelo Mandado Francês na Síria e no Líbano (1922)

- Sanjak de Alexandreta
- Estado de Aleppo
- Estado de Damasco
- Jabal al-Druze
- Estado Alauíta
- Grande Líbano
- Síria (2018)

0 300km

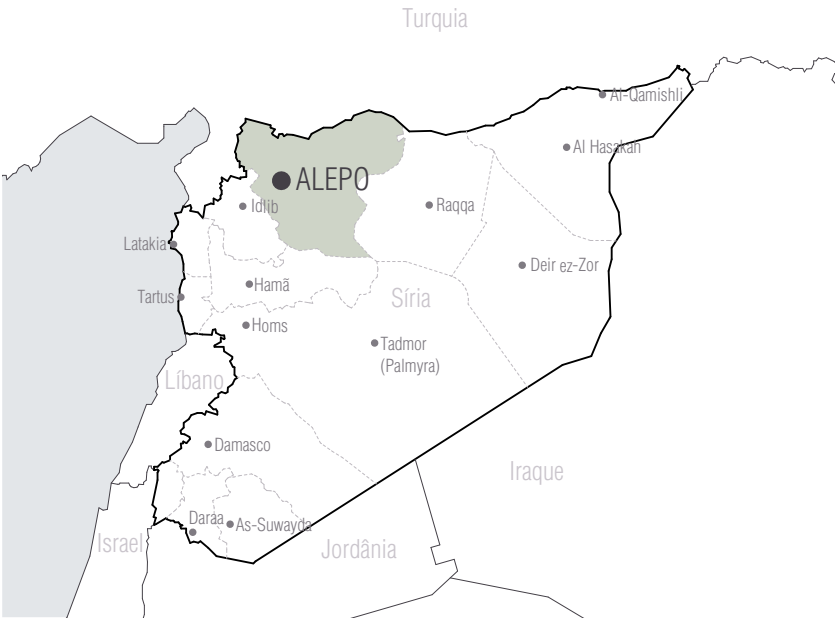


Fig. 21 | Território de Aleppo (2018)

- Região de Aleppo

0 300km



2.2 | UMA ROTA IMAGINADA

1 - Referência a Meca (Islão) e à Terra Santa (Cristianismo), que atualmente corresponde a zonas de Israel, Cisjordânia e Jordânia.

2 - Referência à obra *As Viagens de Marco Polo*, que descreve as suas viagens pela Ásia entre 1271 e 1295. *Marco Polo* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

3 - In WRIGHT Thomas - *The Travels Of Marco Polo, The Venetian*, p.31.

4 - A partir de 1260, Alepo foi disputada consecutivamente pelo Sultanato Mameluco do Cairo - que sucedeu ao Império Aiúbida (Fig. 4) - e pelo Império Mongol, acabando por ser completamente dominada pelos primeiros a partir de 1400 até ser incorporada no Império Otomano, em 1516. In BURNS, Rose - *Aleppo, a History*. p. 169.

5 - Atual Istambul, capital da Turquia

6 - Viajante e explorador berbere, entre 1325 e 1354 percorreu os continentes asiático e africano, juntamente com algumas cidades de Espanha. In FRANKOPAN, Peter - *The Silk Roads: A New History of the World*, p. 122

7 - Referência à possibilidade de Abraão ter vivido em Alepo. Segundo a lenda, o profeta possuía um rebanho de ovelhas, distribuindo leite pelas populações e viajantes. A cidade era conhecida por *Halab Ibrahim* ("leite de Abraão). In H. A. R. GIBB - *The Travels of Ibn Battuta, A.D. 1325-1354: Volume I*, p.97.

Tendo em mente as descobertas anteriores, o segundo momento deste percurso foi marcado pelo ritmo da mobilidade religiosa e comercial que construiu o imaginário rico do Médio Oriente.

As peregrinações aos lugares sagrados¹ e as longas caravanas que transportavam os mais cobiçados bens - deste a longínqua China até às portas da Europa - despertaram desde cedo a curiosidade de diversas entidades estrangeiras.

Marco Polo, durante a sua famosa jornada pelas maravilhas do mundo², ponderou atravessar Alepo após uma visita a Tabriz, com o objetivo de regressar a Veneza a partir de um dos portos sírios³. Como aconteceria hoje, tal não foi possível por questões de segurança: a cidade era palco de guerras constantes entre os mamelucos⁴ e os mongóis, forçando o mercador a voltar por Constantinopla⁵.

Na primeira metade do século XIII, o peregrino Ibn Batuta⁶ conseguiu chegar à cidade de Abraão⁷, enaltecendo a sua "cidadela famosa pela



Fig. 22 | Entre a imagem de Lisboa e Alepo

sua força natural, notável pela sua altura, intocável pela inacessibilidade de ser procurada ou conquistada (...) erguida em proporção com a simetria e estabilidade da elevação”⁸. A imponência da sua estrutura pétrea no desenho da paisagem de Aleppo lembrou o impacte que o Castelo de S. Jorge tem na imagem de Lisboa (Fig. 24), mantendo-se, porém, mais próxima da sua arquitetura original.

O olhar do explorador marroquino revelou também a beleza arquitetónica dos edifícios públicos situados junto à Grande Mesquita de Aleppo⁹, à data reconstruída após um incêndio provocado pelos povos arménios. Aparentemente, a memória desta obra caracteriza-se por um conjunto de ataques semelhantes ao de 2013¹⁰.

8 - (tradução livre). Ibid., p.94.

9 - “Close by the cathedral mosque is a madrasa which corresponds to it in beauty of plan and skill in execution (...) The town contains in addition to this three other madrasas and a hospital”. Ibid, p.98.

10 - Ver Capítulo 1.1, p. 8



10 - Tradução da nomenclatura *Seidenstraße* atribuída pelo geógrafo alemão Ferdinand von Richthofen ao conjunto de rotas terrestres e portuárias, usadas no comércio da seda e de outros bens entre o Oriente e a Europa, que datam desde a Antiguidade até ao século XIX. Disponível em: <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> (Consultado a 04/05/2019)

11 - Leonhard Rauwolff (1535-96) foi um médico e botânico alemão. Visitou Alepo durante a sua viagem pelo Levante e Mesopotâmia (1573-5). In, MANSEL, Philip – Aleppo: the rise and fall of Syria's great merchant city., Parte II – Trough Travellers' Eyes, p. 69.

12 - (tradução livre). Ibid., p.74.

13 - (tradução livre). Ibid., p.75.

14 - Jean-Baptiste Tavernier (1605-89) foi um viajante e mercador francês. Em 1638 visita Aleppo, na sua busca pela joalheria asiática. Ibid., p.85.

15 - (tradução livre). Ibid, p.88.

A durabilidade da harmonia otomana em Alepo permitiu que os percursos mercantis asiáticos – usualmente designados por “Rota da Seda”¹⁰ – atravessassem pacificamente a cidade, incentivando a visita e estadia de europeus das mais variadas áreas profissionais.

Leonhard Rauwolff¹¹ intitulou de “admiráveis” os “negócios e transações que são realizados diariamente”, descrevendo as “grandes caravanas compostas por cavalos e asnos, mas maioritariamente por camelos, que chegam à cidade todos os dias, oriundas de todos os países estrangeiros, como a Anatólia, a Arménia, o Egipto, a Índia etc.”¹², transportando “variadas especiarias” e “loija chinesa”.¹³

A vertente comercial de Alepo também foi enaltecida posteriormente por Jean-Baptiste Tavernier¹⁴, referindo que existe “uma troca constante de sedas e tecidos”¹⁵.



Fig. 23 | “A camel caravan outside Aleppo”. c. 1940

O mercador revelou que os subúrbios estrangeiros da cidade são “grandes e populosos”, e denunciou a presença dos consulados europeus em Aleppo, na sua maioria Franceses e Ingleses, que tudo faziam para “manter os seus interesses e privilégios”¹⁶, prevendo o destino de Aleppo após a vitória dos Aliados.¹⁷

Em meados do século XVIII, Alexander Russel¹⁸ elogiou Aleppo, pois apesar de ser “inferior às cidades de Constantinopla e Cairo em extensão, número de habitantes, riquezas e talvez outros aspetos”, a nível arquitetónico não ficava atrás de “nenhum lugar do Império Turco”¹⁹.

Demonstrou uma curiosidade intensa sobre os hábitos e rotinas diárias dos “Turcos, que diferem dos Cristãos, que por sua vez são distintos dos Judeus”²⁰, coexistindo em simultâneo independentemente das suas particularidades.

16 - (tradução livre). Ibid., p.88.

17 - Referência ao Acordo Sykes-Picot (ver Capítulo 2.1)

18 - Alexander Russel (1715-68) foi um médico e físico inglês. Publicou a obra *Natural History of Aleppo* em 1754, relatando as suas vivências na década anterior. Ibid., p.92.

19 - (tradução livre). Ibid., p.93.

20 - (tradução livre). Ibid., p.112.



21 - Denominação dada entre os turcos aos governadores de províncias do Império Otomano (em português: Pasha). *pasha* in Dicionário infopédia de Inglês - Português [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

22 - (tradução livre). Ibid., p.120.

23 - Leonard Woolley (1880-1960) foi arqueólogo assistente do *Ashmolean Museum of Oxford*. Visita Alepo no contexto das escavações que pretendia realizar na cidade Hitita de Carquemis, situada 100km a Nordeste. Ibid., p.215.

24 - (tradução livre). Ibid., p.216.

Concluiu afirmando que, embora inicialmente o carácter da população local não aparentasse ser o mais amistoso, os europeus não tinham motivos de queixa ou de preconceito ao visitarem o árido deserto sírio, pois “os *bashaws*²¹ e as pessoas distintas tratam os cônsules com respeito e civismo, e os restantes seguem o seu exemplo. Vivemos entre eles em segurança, podendo viajar para outros lugares onde os nativos não se ousam aventurar, sem sermos incomodados por árabes ou curdos”²².

Durante o declínio do esplendor de Constantinopla, Alepo foi percorrida por Leonard Woolley²³ durante uma das suas expedições arqueológicas. Os seus relatos não se assemelharam aos rasgados elogios de outrora – descrevendo as “bastardas” intervenções arquitetónicas europeias como um “borrão moderno numa cidade oriental ainda adorável”²⁴ –, mas acrescentaram um elemento novo, imprescindível para esta viagem.



Fig. 24 | “The boundary between the French and German lines at Aleppo”. c. 1900

Embora o percorrer das rotas pedestres entre os lugares do Médio Oriente tenha sido um hábito até meados do século XX (Fig. 23), não foi sobre um camelo que o historiador inglês se deslocou de Damasco até à “metrópole da Síria”²⁵, mas sim ao sabor de um traçado ferroviário recentemente construído: o comboio, a máquina que tanto inspirou os pintores e poetas do Ocidente, chegava finalmente às “portas da Ásia”²⁶ (Fig.24).

No imaginário comum de um passageiro europeu frequente, esta caravana mecânica remete apenas para um conjunto de carruagens que permitem a deslocação de ponto A para ponto B. Porém, como se verificou posteriormente, as cicatrizes infraestruturais dos percursos por ela desenhados denunciavam as decisões políticas tomadas sobre o deserto Sírio. Antes de se conceber o projeto de um futuro lugar de partida e regresso, foi necessário compreendê-las em pleno.

25 - (tradução livre). Ibid., p.93.

26 - Gertrude Bell (1868-1926), arqueóloga e escritora britânica afirma “If there be a better gate to Asia than Aleppo, I do not know it”. Ibid., p.206



2.3 | A FERROVIA PARASITA

1 - Elemento essencial para a produção do território e transformável ao longo do tempo, o termo Infraestrutura surge pela primeira vez na Europa no início do séc. XX, referindo-se apenas à construção de caminhos de ferro. Atualmente representa não só as instalações físicas de grande porte - auto-estradas, pontes, ferrovia, aeroportos e bases militares - como também instalações elétricas, de irrigação etc. In ANGÉLIL, Marc, AVERMAETE, Tom [et al.] - *Infrastructure Space*, p.35.

2 - Leonard Woolley (ver Capítulo 2.2; 23)

3 - (tradução livre). In, MANSEL, Philip - *Aleppo: the rise and fall of Syria's great merchant city.*, Parte II - *Trough Travellers' Eyes*, p.215.

4 - Largura da via-férrea.

5 - Fruto de um acordo entre a Alemanha e o Império Otomano, esta linha, com uma extensão de 1.600km, tinha como objetivo unir Berlim à cidade de Bagdade, visando a construção de uma infraestrutura portuária no Golfo Pérsico. A sua construção demorou mais do que o previsto, durando desde 1903 até 1940. In BURNS, Rose - *Aleppo, a History*. p. 263, 264

6 - (ver Capítulo 2.2; 26)

7 - Atual Iskenderun (ver Fig. 13)

8 - (tradução livre). Ibid, p.201.

9 - Via navegável aberta pelos franceses e egípcios em 1869, situada entre os mares Mediterrâneo (Port Said) e Vermelho. *Canal de Suez* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2019.

Após uma passagem cuidada entre as fronteiras e os limites de Aleppo, que permitiu conhecê-la através uma rota imaginada, chegamos à terceira paragem, na qual foi apresentada a resultante da equação inerente aos dois temas anteriores: a Infraestrutura¹ Ferroviária.

Entrou no atual território Sírio de um modo subtil, a Norte, permitindo que um mal impressionado museólogo britânico² chegasse à cidade “através dos caminhos de ferro franceses, partindo de Riyaq”³. Em 1906, uma linha de bitola⁴ idêntica aproximou-se a Norte de Aleppo, fruto de um ambicioso projeto alemão que visava unir Berlim a Bagdade⁵.

A cidade foi “apanhada entre os caçadores europeus”⁶. O modo como a ferrovia foi marcada no árido deserto sírio trouxe poucos benefícios para a urbe, pois os mercadores da cidade “não desejavam enviar os seus produtos numa viagem de três dias até Beirute; eles queriam um porto marítimo próprio, que lhes permitisse recolher todos os lucros do comércio, e esse porto deveria ser Alexandretta”⁷⁸.

Esta encruzilhada ferroviária não resultou, ao contrário do expectável, na conceção moderna do carácter cosmopolita de Aleppo; se até à abertura do canal do Suez⁹ esta era um ponto de encontro entre caravanas comerciais, agora tornar-se-ia num lugar de chegada e partida de diversos comboios e populações, e não apenas num entreposto de mercadorias.

A infraestrutura atuou como um organismo de poder, um parasita¹⁰ territorial, cujo deambulo aparente acabou por definir o limite atual entre a Síria e a Turquia (Fig. 25), redesenhado incansavelmente pelas nações europeias.

A ferrovia oscilou de mão em mão, ao sabor das decisões políticas traçadas no papel – ora era turca, ora francesa, até síria aparentou sê-lo, por momentos. Mas nunca voltou a pertencer a quem a criou¹¹.

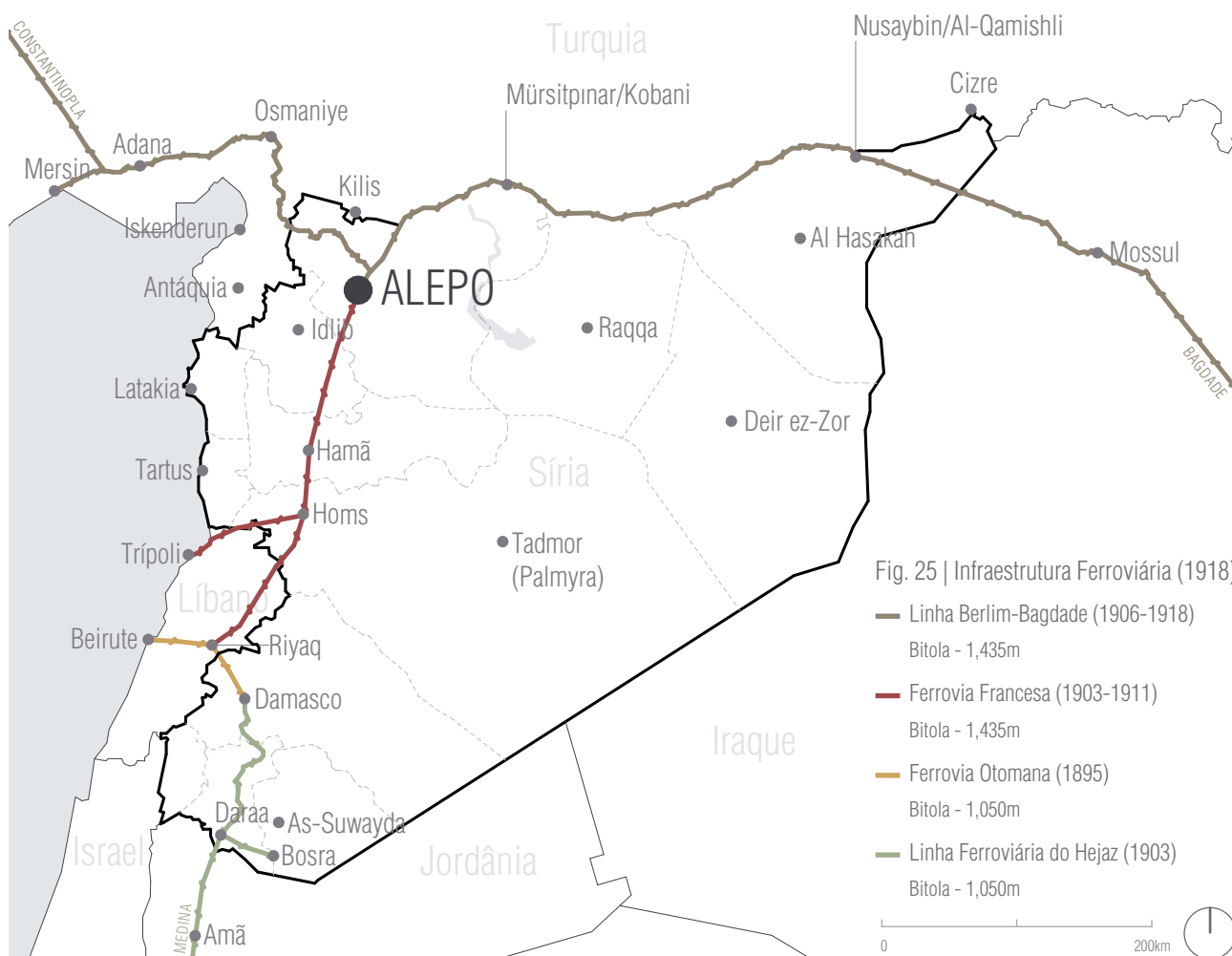
Após um período de estagnação, o comboio traçou outro percurso durante a década de 60, num contexto de aparente independência à muito desejada¹². Era urgente unir as vilas agrícolas às cidades portuárias de Tartus e Latakia, através das grandes metrópoles¹³.

10 - "Instead of network and organism, the new infrastructure creates enclave and impasse: no longer the grand récit but the parasitic swerve". In KOOLHAAS, Rem – Generic City. p.1264

11 - Alemanha

12 - (ver Capítulo 2.1; 12)

13 - Referência a Alepo, Homs e Damasco, a capital.



13 - Sigla para *Chemins de fer syriens*, a operadora ferroviária da Síria fundada em 1956. A sua sede situa-se em Aleppo. Disponível em: www.cfssyria.sy (Consultado a 04/04/2019)

14 - Obra literária que descreve a grande viagem de comboio do escritor Paul Theroux, iniciada em Londres, a 19 de Setembro de 1973.

15 - Famoso comboio de longa-distância, inaugurado em 1883. Fazia o percurso de Paris a Istambul. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Orient-Express> (Consultado a 04/04/2019)

16 - Disponível em <https://www.euronews.com/2017/03/14/aleppo-rail-service-reopens> (Consultado a 04/04/2019)

17 - Estratégia de desenvolvimento adotada pelo governo chinês. “Belt” (cinturão) refere-se às rotas terrestres enquanto que “Road” (rota) se refere às rotas marítimas. In *Infrastructure as foreign policy: Belt and Road Initiative* – Hilgefort, Jason. Itália: DOMUS, 2019, p. 251

A narrativa repetiu-se. Os caminhos de ferro foram explorados pela CFS¹³ - com auxílio da antiga URSS - de um modo meramente utilitário, pensado mais para o transporte de bens do que para a deslocação de passageiros dentro da nação, mas nem mesmo a falta de segurança nas linhas impediu que tal acabasse por acontecer.

A partir deste momento, Aleppo desapareceu dos relatos dos corajosos viajantes e mercadores, que tanto contribuíram para a conjectura da sua imagem. De repente, ficou fora de rota. Nem mesmo Paul Theroux, na sua jornada pelo Grande Bazar Ferroviário¹⁴, incluiu a grande metrópole da Síria no seu roteiro, partindo diretamente em direção ao Teerão após desembarcar do Expresso do Oriente¹⁵.

O início do século XXI pouco alento trouxe à ferrovia síria. A Guerra Civil provocou nela uma instabilidade semelhante à que os conflitos do passado tiveram nas rotas comerciais, fazendo com que os comboios deixassem de circular a partir de 2012¹⁶. Porém, entre os escombros patrimoniais e a desinformação mediática surgiu uma ideia de índole megalómana, que possivelmente contraria o desfecho trágico antevisto.

Uma linha ferroviária aproxima-se a Norte de Aleppo. Mas, desta vez, não será a força do carvão ou do gásóleo que a vai mover (Fig. 26). Será alimentada por uma potência elétrica elevada, e atingirá velocidades superiores a 250km/h. Irá competir com a capacidade, eficiência e sustentabilidade de qualquer outro meio de transporte, reabrindo as portas da cidade ao resto do globo.

Em 2017, o presidente chinês Xi Jinping revelou ao mundo o pro-

jeto *One Belt, One Road*¹⁸, que engloba inúmeros acordos internacionais e um vasto investimento nas infraestruturas¹⁹ dos territórios Euroasiático e Africano, no sentido de criar a “Nova Rota da Seda” (Fig. 27) através dos meios de transporte atuais.

Ao conhecer-se Aleppo e os seus territórios, a sua inclusão neste processo tornou-se clara, permitindo a entrada na cidade, a Norte, através de um diálogo entre os carris do passado e a ferrovia do futuro.

18 - Nomeadamente estradas, ferrovias de alta velocidade, oleodutos, condutas de gás e portos marítimos. Ibid., p.254 e 255

19 - In UCI High Speed Rail - Fast Track to Sustainable Mobility – INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS, Paris. 2018. p. 12

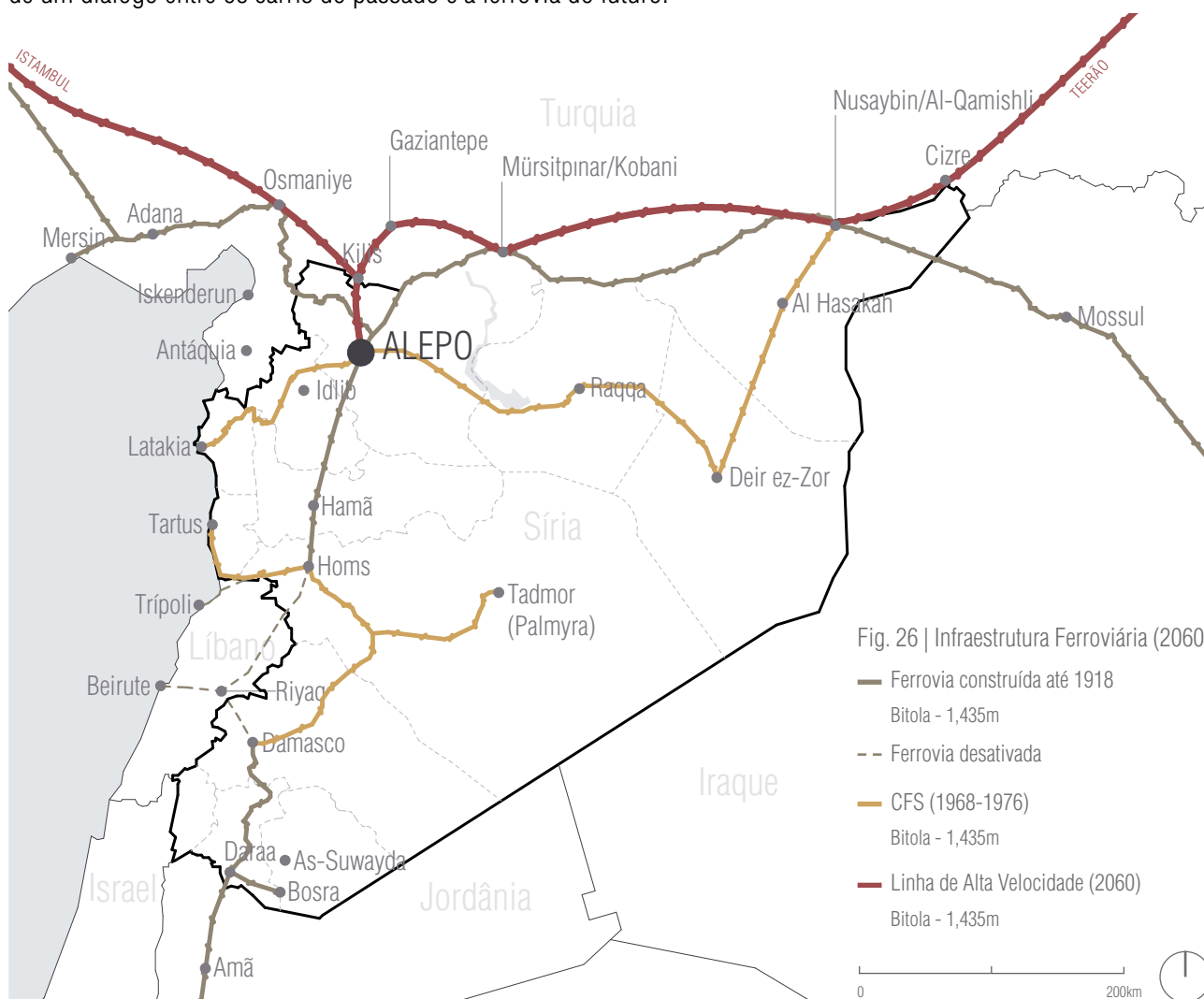




Fig. 27 | Comparação entre o percurso terrestre principal da Rota da Seda (300 a.C. - 1722) e um dos treços ferroviários de alta velocidade planeados (2060).

- Rota da Seda
- +— Ferrovia construída
Bitola - 1,435m
- +— Ferrovia planeada
Bitola - 1,435m





3 | A IMAGEM DE ALEPO

“Mais do que uma única imagem para todo o meio ambiente, parecia haver um conjunto de imagens que se sobrepunham ou inter-relacionavam. Estavam organizadas em séries de níveis, envolvidas pela escala de uma área, de modo a que o observador se movesse, à medida que ia sendo necessário, de uma imagem ao nível de rua para níveis de vizinhança, de cidade ou de toda uma região metropolitana.”

Kevin Lynch, in *A Imagem da Cidade*, p.97

3.1 | A PRIMEIRA IMPRESSÃO

1 - A porta principal da muralha bizantina da cidade, voltada para Antioquia (daí o seu nome). In BURNS, Rose - Aleppo, a History. p. 74. Nota: Os nomes dos elementos urbanos de Alepo presentes neste documento são transcritos de acordo com a fonte consultada.

2 - “areas where groups of housing units have been constructed on land that the occupants have no legal claim to, or occupy illegally”. Disponível em <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=1351> (Consultado a 27/05/2019)

3 - Conflitos armados que estão a afetar o território Sírio desde 2011. In BURNS, Rose - Aleppo, a History. p. 288

4 - Património mundial da UNESCO (1986)

5 - “Ein Al-Tal is a poor settlement in a largely industrial area. Residents have varied geographical and ethnic origins that has led to a lack of social cohesion and community solidarity, with some conflict between different groups.” In GTZ - Informal Settlements In Aleppo, p.25

6 - “Western Sheikh Maqsoud is a cohesive community, with residents sharing the same ethnic origins (...) mainly Kurds”. In GTZ - Informal Settlements In Aleppo, p.23

7 - Ver Capítulo 3.2

8 - Período de reformas (1839-1876) que visavam modernizar o Império Otomano. In BURNS, Rose - Aleppo, a History. p. 255

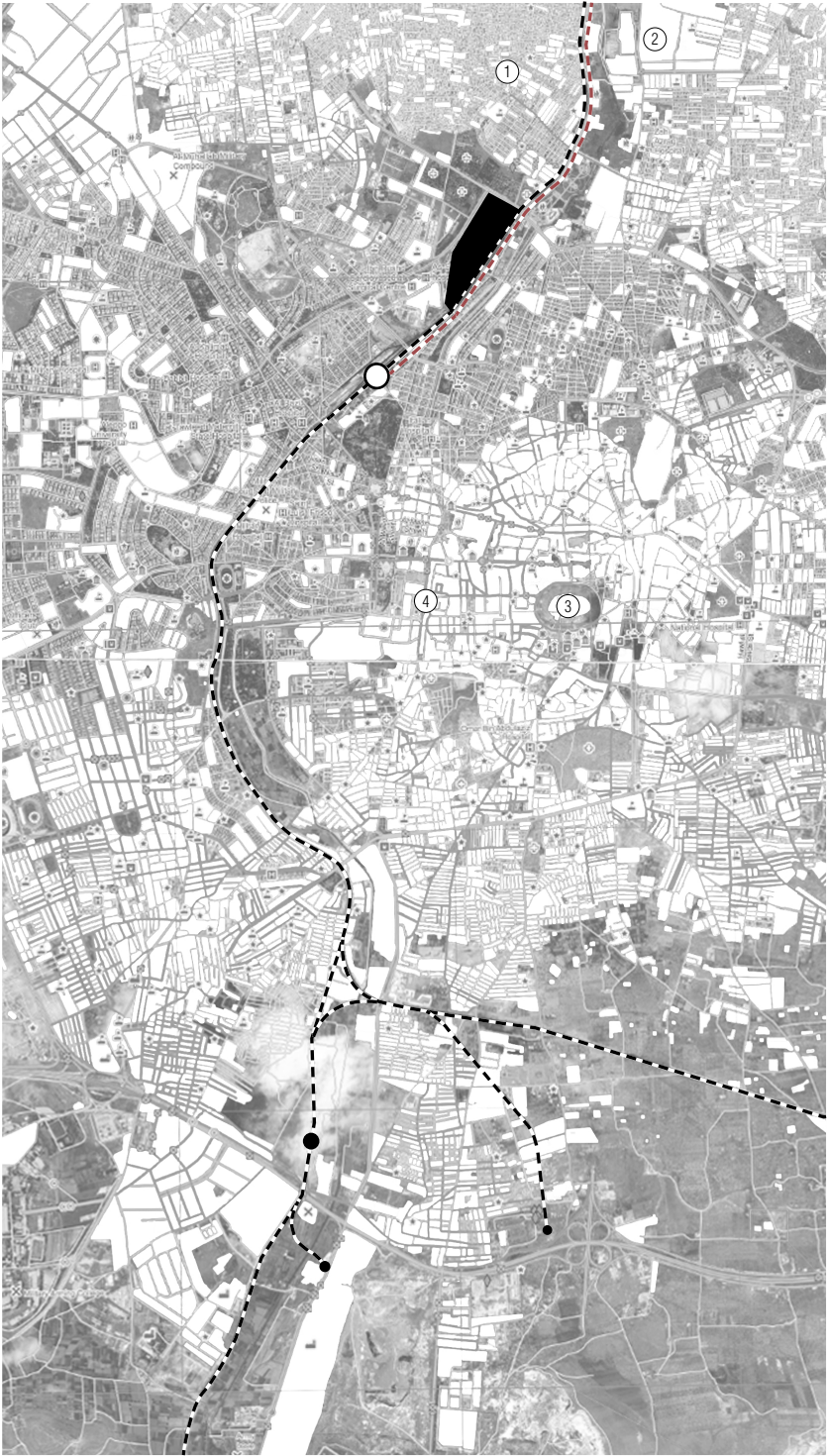
9 - Bairro modernista maioritariamente cristão. In WATENPAUGH, Keith David - Being Modern in the Middle East. p. 48

A entrada na cidade através do limite turco revelou uma imagem muito distante das chegadas gloriosas, guiadas pela imponência da cidadela, até aos mercados de Bab Antakia¹. Em vez de tecidos coloridos e vendedores ambulantes, o primeiro impacto foi marcado pelo vislumbre dos bairros informais² adjacentes aos caminhos de ferro, parcialmente destruídos pela Guerra Civil Síria³.

Dotados de densidade semelhante aos aglomerados habitacionais da Cidade Antiga de Alepo⁴, lugares como Ein al Tal⁵ e Sheikh Maqsoud⁶ – que assistirão à chegada dos carris de alta velocidade – resultam do somatório entre o êxodo rural e fluxos de imigração oriundos de países vizinhos, aliados ao *boom* de construção para a habitação, que atingiram a cidade ao longo do século XX.

Percorrendo a linha férrea alemã para Sudoeste, esta dividia-se em vários ramais secundários, gerando uma área destinada a oficinas de manutenção das carruagens, armazéns ferroviários e receção de mercadorias (Fig. 28). Convergia de novo para uma única linha até chegar à atual Gare de Bagdade⁷, a estação ferroviária principal da cidade, nas quais os passageiros locais e estrangeiros desembarcavam entre duas realidades urbanas distintas.

A Este dos caminhos de ferro estava situado o primeiro traçado urbano moderno de Alepo, idealizado pelo *Tanzimat*⁸ otomano. Concretizou-se em 1868, com o início da construção do bairro de Aziziyya⁹ – num lugar extramuros outrora definido por áreas arbóreas e agrícolas – entrando em diálogo com Al-Jdedieh¹⁰ através da projeção dos primeiros hotéis e cinemas na urbe, ao longo das margens do rio Quweik¹¹.



10 - Bairro histórico extramuros. In SAUVAGE, Jean - Alep, essai sur le développement d'une grande ville syrienne des origines au milieu du XIXe siècle. p. 179

11 - In UBERBAU, GTZ - Aleppo Diverse Open City, p. 56

Fig. 28 | A cidade e a infraestrutura ferroviária (2015)

- 1 Sheikh Maqsoud | 1975
- 2 Ein Al Tal | 1970
- 3 Cidadela de Aleppo
- 4 Bab Antakia
- Infraestrutura Ferroviária Existente
- .- Infraestrutura Ferroviária Futura
- Oficinas/Armazéns
- Gare de Bagdade
- Apeadeiros (Indústria/Base Militar)
- ▨ Áreas afetadas pela guerra (2015)



12,13 - (tradução livre). In WATENPAUGH, Keith David - Being Modern in the Middle East. p, 48

14 - Fundado em 1945, desde então serviu como um ponto de encontro principal para as famílias da classe de comerciantes de Alepo. É reconhecido internacionalmente pela qualidade e autenticidade da sua cozinha alepina. In WATENPAUGH, Keith David - Being Modern in the Middle East. p, 50

15 - Parque urbano de 17 hectares localizado perto da Gare de Bagdade. É limitado pela rua Majd Al-Deen Al-Jabiri a Este, a rua Kamel Al-Ghazzi a Oeste e a Praça Saadallah Al-Jabiri a Sul. Disponível em: aksalser.com: Aleppo Public Park (Consultado a 14/05/19)

16 - Fundador do Emirado de Alepo (945-967). Disponível em <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100443950> (Consultado a 14/05/19)

17 - Poeta e escritor sírio (1906-1976). Disponível em <https://www.larousse.fr/encyclopedia/literature/Hindawi/173990> (Consultado a 14/05/19)

Em 1920, Kamil al-Ghazzi descreveu-o - a par dos bairros posteriores Jamiliyya (1883), Hamidiyya (1888) e Sulaymaniyya (1895) - como uma “comunidade autónoma, considerada um dos melhores lugares de Alepo”¹².

Era caracterizado por “ruas largas e casas belas ... combinado o estilo tradicional – na arquitetura doméstica – com o estilo moderno.” (Fig. 29). Aqui habitavam “cristãos distintos, homens de negócios e algumas famílias muçulmanas importantes”, tendo na altura o privilégio de aceder a eletricidade e água canalizada em edifícios com “três andares, com uma família a viver em cada piso”¹³.

Surgiram novas instituições civis – como o famoso Club D'Alep¹⁴ - paralelamente à construção do Parque Público¹⁵, no qual foram colocadas obras de escultores sírios, como a estátua do emir Sayf al-Dawla¹⁶ e a do poeta Khalil al-Hindawi¹⁷.



Fig. 29 | “A street of new Aleppo”. c. 1898

A Sul desta importante área verde encontrava-se a praça Sa'd-Allah al-Jabiri¹⁸ (Fig. 30), que ao longo da História assumiu vários papéis na vivência urbana de Aleppo. Definidora de um espaço público simbólico que unia a Cidade Antiga às influências do ocidente, tornou-se, ao longo do século XX, palco de inúmeros festivais, encontros e manifestações.

Após ter sido bombardeada em 2012, a praça passou de um local de união entre duas matrizes urbanas de origens distintas para uma barreira fortificada, com o acesso à mesma condicionado pelas forças militares do regime sírio, no sentido de controlar os ataques da oposição oriundos de Este¹⁹.

Por fim, em 2017, converteu-se num lugar de esperança e reconciliação. A reconstrução dos edifícios em seu redor foi iniciada, e as populações locais tornaram-no novamente num ponto de convergência e interação social.

18 - Praça situada no coração de Aleppo, deve o seu nome ao Primeiro Ministro Sa'd-Allah al-Jabiri (1893-1947). Disponível em <https://archnet.org/sites/19721> (Consultado a 14/05/19)

19 - Disponível em <http://c4sr.columbia.edu/conflict-urbanism-aleppo/seminar/Case-Studies/Creation-of-Borders-in-Wartime-Aleppo/Creation-of-Borders-in-Wartime-Aleppo-Cox.html> (Consultado a 14/05/19)



Fig. 30 | “The I Love Aleppo sign is a popular selfie spot for locals, notice the rebuilding of the hotel in the background”. 2017

20 - Ver Capítulo 2.3

21 - In, MANSEL, Philip – Aleppo: the rise and fall of Syria's great merchant city., Parte II - Trough Travellers' Eyes, p. 51.

22 - In WATENPAUGH, Keith David - Being Modern in the Middle East. p, 49

23 - Referência à Guerra da Palestina de 1948. Disponível em <https://www.peacefare.net/2014/02/23/mapping-the-conflict-in-aleppo-3/> (Consultado a 14/05/19)

24 - Referência à Guerra da Palestina de 1948. Disponível em https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140730_gaza_entenda_gf_lk (Consultado a 14/05/19)

25 - In DAVID, Jean-Claude, BOISSIÈRE, Thierry - Alep et ses terroires. Cap. 11— Aux marges d'Alep : les camps de réfugiés palestiniens. Photo 1.

Regressando à zona da estação, era notório que a Oeste da ferrovia se manifestava uma narrativa diferente. Embora Alepo se tenha afastado dos relatos dos viajantes europeus no princípio do século XX²⁰, foi um destino essencial nas rotas forçadas dos “arménios, assírios, siríacos e ortodoxos, sobreviventes aos massacres e deportações provocados pelos turcos e curdos da Anatólia”, tornando a urbe “mais cristã do que em qualquer época desde a conquista árabe”²¹.

A partir de 1920 surgiram os primeiros campos de refugiados nos limites da cidade²² (Fig. 33, 1). Estes aglomerados improvisados integraram o tecido da urbe sem dificuldade, como é o caso do que se encontra junto à Gare de Bagdade – o bairro de Old Syriaan²³ - habitado por comunidades assírias e siríacas oriundas da Turquia. Décadas mais tarde, Alepo tornou-se também o lar dos sobreviventes aos confrontos palestinianos²⁴, que se alojaram de um modo improvisado junto ao Aeroporto²⁵.

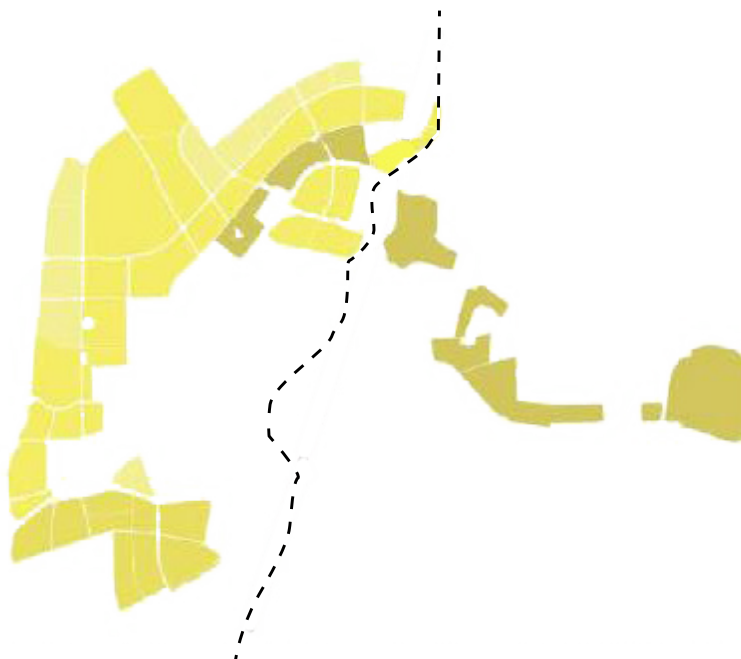
Fig. 31 | Área planeada e cidade existente (Plano Diretor 2010)

- Cidade Antiga de Alepo (UNESCO 1986)
- Bairros residenciais existentes
- Bairros residenciais planeados
- Áreas Industriais
- Universidade/Laboratórios
- Infraestrutura Ferroviária Existente



Verificou-se que o carácter dos caminhos de ferro - enquanto limite na cidade que “contribuí para a sua fragmentação”²⁶ - foi enaltecido pelo Plano Diretor de Aleppo, em 2010²⁷ (Fig. 31). A disparidade entre as duas margens urbanas era clara: embora a Este estivessem situadas as áreas de valor patrimonial, foi também aqui que se ergueram a maioria das áreas informais e industriais, junto às quais ninguém quer viver. A Oeste, pelo contrário, foram destinadas áreas residenciais planeadas (Fig. 32), a par da Universidade de Aleppo e os laboratórios de investigação.

Após esta caminhada pela cidade, chegou, por fim, o momento de parar e observar atentamente o maciço pétreo que se erguia junto à ferrovia. Uma estação síria, com um nome iraquiano, construída por turcos e alemães, tinha muito a acrescentar a este trabalho, chegando assim a hora de conhecer a sua arquitetura.



26 - In LYNCH, Kevin - A Imagem da Cidade. Limites, p. 75

27 - O primeiro Plano Diretor foi aprovado em 1974-76, seguindo-se o de 2004 e de 2010. Sempre que eram aprovados, a cidade já tinha ultrapassado a área abrangida pelos mesmos. Ibid., Cap. 9, Croissance et contrôle de l'espace. L'informel et l'urbanisme, la municipalité et l'État

Fig. 32 | Áreas residenciais planeadas: disparidade Este-Oeste (Plano Diretor 2010)

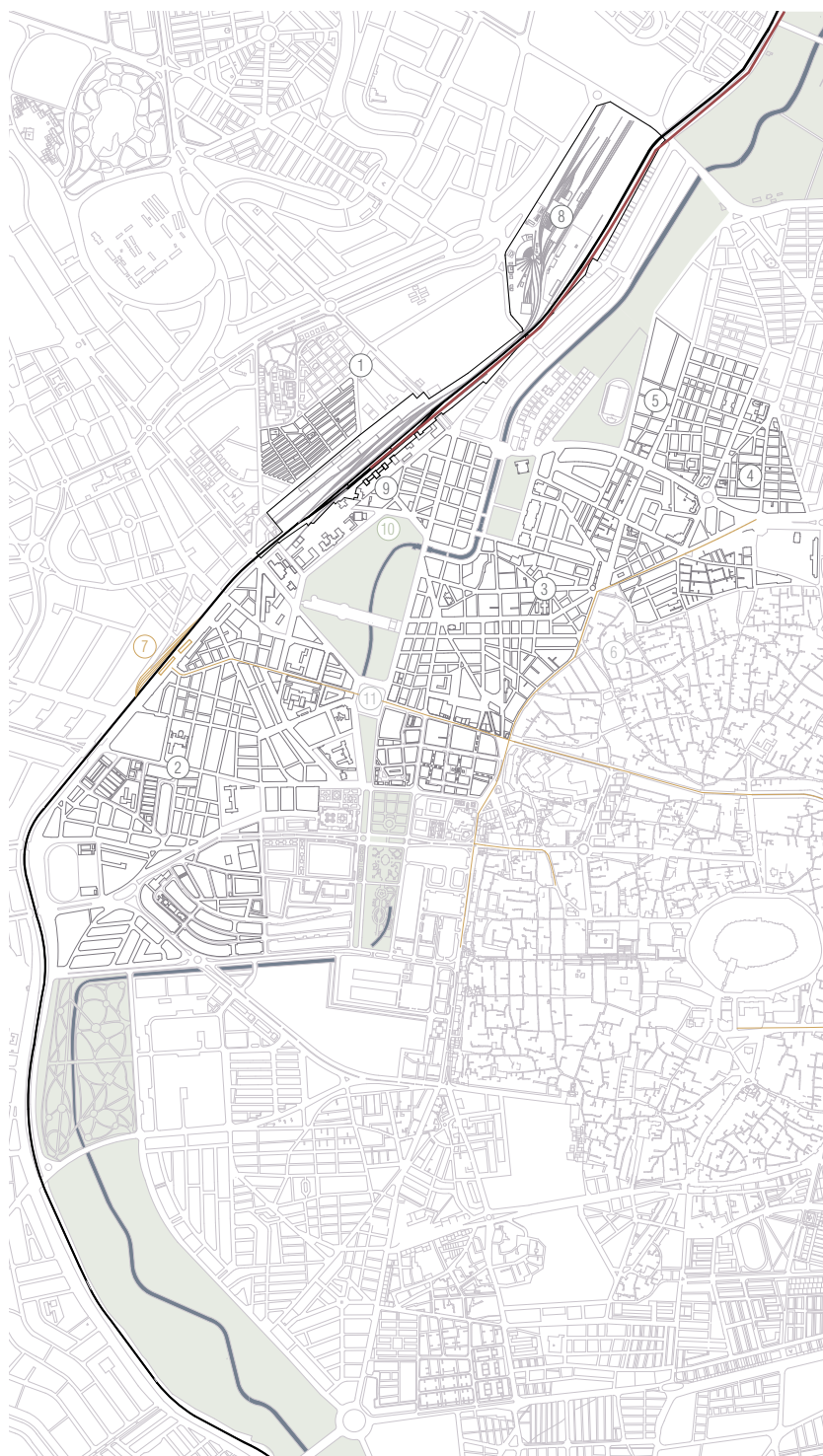
■ Bairros residenciais planeados

-- Infraestrutura Ferroviária Existente

Fig. 33 | Os bairros e a infraestrutura ferroviária (2015)

- 1 Bairro de Old Seryan | 1920-32
- 2 Bairro de Jamiliyya | 1883
- 3 Bairro de Aziziyya | 1868
- 4 Bairro de Hamidiyya | 1888
- 5 Bairro de Sulaymaniyya | 1895
- 6 Bairro de Al-Jdedieh | Séc. XIV
- 7 Estação Homs-Rayak (demolida) | 1906-60
- 8 Oficinas/Recolha de Mercadorias | 1980
- 9 Gare de Bagdade | 1912
- 10 Parque Público de Alepo | 1949
- 11 Praça Sa'd-Allah Al-Jabiri | 1947
- Estação Homs-Rayak (demolida) | 1906-60
- Linhas férreas demolidas | 1906-67
- Linha férrea principal
- Linha férrea futura
- Rio Quwayq

0 750m



3.2 | A GARE DE BAGDADE

A Gare¹ de Bagdade, edificada em 1912, representa uma tipologia arquitetônica singular de origem europeia – denominada vulgarmente como estação ferroviária ou estação de comboios –, cuja concepção e construção no território só se justifica “através da existência de vias férreas”².

Idealmente remete para um equipamento voltado para a comunidade, tendo como motor conceptual a chegada dos “habítáculos móveis”³ a uma “área proeminente no centro da cidade”⁴. Estes permitem a deslocação eficaz do ser humano entre lugares distintos e providenciam o transporte rápido dos bens essenciais à sobrevivência.

Porém, os conflitos provocados pela Guerra Civil Síria condicionaram o seu propósito. Até 2011 era possível embarcar – embora com serviços diários bastante limitados e obsoletos – através das suas modestas plataformas em direção a Damasco, Homs ou até mesmo com destino a cidades turcas, como Mersin e Gaziantep⁵. A sua reabertura, a 25 de Janeiro de 2017⁶, garantiu apenas a ligação entre Aleppo e o campo de refugiados de Jibrin, situado na periferia a Este da cidade.

Considerando a falta de oferta de transporte para os passageiros e os 10 hectares ocupados por vias férreas maioritariamente operacionais (Fig. 34) – criando uma barreira entre os dois bairros adjacentes –, esta zona remetia para um espaço de transição anónimo com o qual não é estabelecida qualquer relação simbólica. Embora a reabertura da estação tenha sido celebrada pelos habitantes locais com entusiasmo – sendo um sinal de que o cessar dos conflitos se aproxima – foi possível classificar esta área como um não-lugar, “um espaço que não pode definir-se nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico.”⁷.

1 - “local de embarque e desembarque de viajantes e mercadorias nas estradas de ferro ou por via marítima”. Disponível em <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/gare-e-estacao/32083> (Consultado a 14/06/19)

2 - (tradução livre). In PEVSNER, Nikolaus - *A History of Building Types*, p. 225.

3 - In AUGÉ, Marc - *Não Lugares*, p. 68.

4 - In HERTZBERGER, Herman - *Lessons for Students in Architecture*, p. 73

5 - Os horários dos comboios (2011 e 2017) que param na Gare de Bagdade estão disponíveis em: <http://www.syrische-eisenbahn.de/SyrianRailways/CFS%20in%20Englisch/Fahrplan/CFS-FahrplanE.htm> (Consultado a 14/06/19)

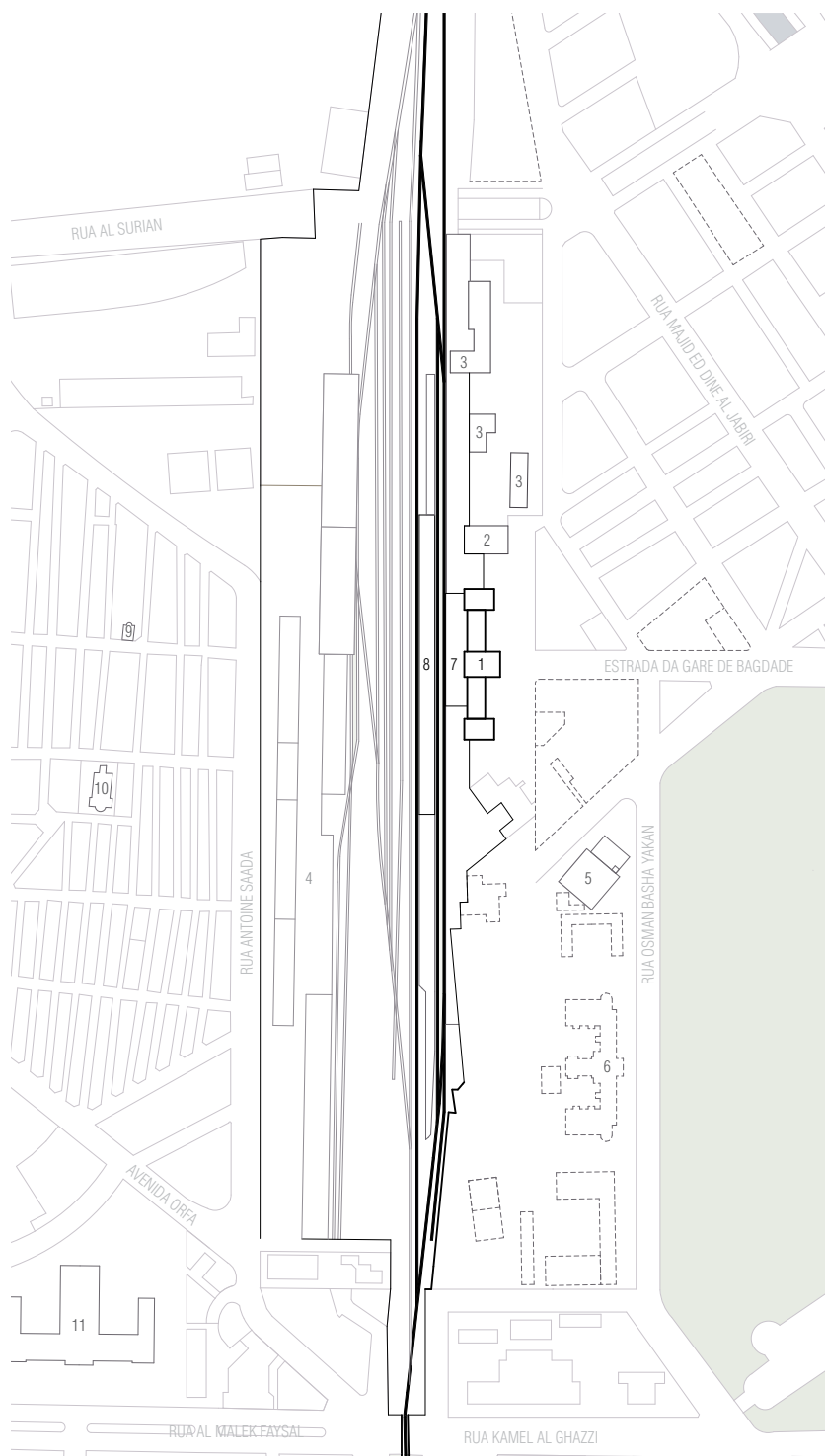
6 - Disponível em <https://www.euronews.com/2017/03/14/aleppo-rail-service-reopens> (Consultado a 14/06/19)

7 - Ibid., p. 67.

Fig. 34 | A Gare de Bagdade (2018)

- 1 Edifício Principal (*Head House*) | 1912
 - 2 Torre de Controlo | 1960-80
 - 3 Administração | 1960-80
 - 4 Armazéns/Oficinas | 1960-80
 - 5 Mesquita Omar bin Abdul Aziz | 1980-90
 - 6 Escola Normal Feminina | 1939-45
 - 7 *Train shed* | 1912
 - 8 *Train shed* | 1960-80
 - 9 Igreja Evangélica Siríaca | 1920-32
 - 10 Igreja de Santo Afram | 1920-32
 - 11 Don Bosco Aleppo | 1960-80
-  Parque Público de Alepo | 1949
 Linha férrea (passageiros)
 Linha férrea (estacionamento/mercadorias)
 Edificado danificado pela guerra

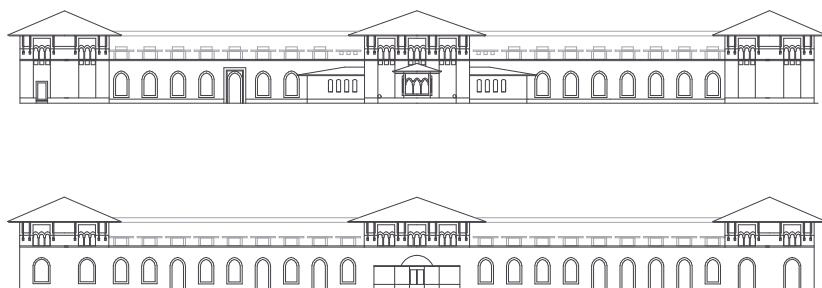
0 150m



O próprio nome da estação, Gare de Bagdade, foi-lhe atribuído devido ao projeto ferroviário que a gerou⁸ e não ao lugar onde foi edificada. Este aspeto foi revelador da sua integração incompleta na cidade de Aleppo, podendo gerar alguma confusão nos passageiros mais desatentos.

Normalmente, o título atribuído a esta tipologia costuma estar relacionado com o sítio a que pertence, complementando a sua imagem. Nem mesmo a combinação formal entre o “Rococó Europeu e o Islâmico Otomano”⁹, explorada também na Estação de Al-Hijaz¹⁰, foi suficiente para criar uma união coesa entre uma tecnologia contemporânea externa e a arquitetura local.

Apesar da infraestrutura ferroviária síria ter sido danificada durante a guerra, o edifício pétreo resultante resistiu em pleno aos conflitos. Os torreões maciços que definem a *head house*¹¹ da Gare de Bagdade, capeados por telhados de quatro águas revestidos com telhas cerâmicas, contavam não só a sua narrativa original - altura em que funcionava numa sinergia forçada com a estação vizinha francesa, Homs-Rayak, até à sua demolição em 1960 (Fig. 33, 7) - como também revelaram um primeiro piso administrativo acrescentado pela CFS (Fig. 35), que previa um desenvolvimento ferroviário que não resistiu à chegada do automóvel.



8 - Referência à Linha Ferroviária Berlim-Bagdade (ver Cap. 2.3, p. 33)

9 - In AL-SABOUNI, Marwa - *The Battle for Home: The Vision of a Young Architect in Syria*, p. 80.

10 - Estação situada em Damasco. Foi construída pelo Império Otomano com o apoio da Alemanha, integrando o projeto para a Linha ferroviária do Hejaz (contemporâneo ao projeto da Linha Ferroviária Berlim-Bagdade). Foi inaugurada em 1920. Ibid., p. 81

11 - Termo britânico que descreve um “edifício fechado ligado a um *shed* parcialmente aberto”, associado ao edifício principal de uma estação de comboios, providenciando os serviços para os passageiros. In MEEKS, Carroll L. V. - *The Railroad Station: An Architectural History*, p.30

Fig. 35 | A Gare de Bagdade: Alçado Principal e Alçado Tardoz (2018)



12 - "A large structure sheltering tracks and platforms of a railroad station.". Disponível em <https://encyclopedia2.thefreedictionary.com/train+shed> (Consultado a 14/06/19)

13 - In MEEKS, Carroll L. V. - *The Railroad Station: An Architectural History*, The Illustrations, 1.

14 - Referência às estações de Liège-Guillemins e Lyon.

15 - Como é o caso da Estação Hangzhou East e da Estação TaiYuan South, ambas da autoria do escritório local CSADI.

16 - O Mercado Ocidental, a praça voltada para o rio e a OCA Gallery. Disponível em <https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/401-425/403-flinders-street-station.html>. (Consultado a 14/06/19)

As plataformas de embarque eram sombreadas por dois *train sheds*¹² modestos. O primeiro (Fig. 34, 7; Fig. 37), foi estruturado em ferro e coberto com uma chapa de zinco, protegendo a plataforma lateral que precede a *head house* da estação. O segundo (Fig. 34, 8) foi construído em betão nos anos 1970, quando a plataforma central foi ativada.

Introduzido pela primeira vez na Estação de Crown Street¹³ (Fig. 36), é sobre este elemento que o passageiro e a máquina interagem. Atingiu o seu apogeu através da arquitetura do ferro e, embora tenha existido alguma insistência contemporânea na sua união matérica com a *head house* – como é notório nas obras recentes de Santiago Calatrava¹⁴ ou nas estações de comboios de alta velocidade chinesas¹⁵ – talvez ainda exista lugar para a sua exploração arquitetónica isolada.

Tal foi comprovado pela a proposta vencedora dos HASSELL + Herzog & de Meuron para a ampliação da Estação de Flinders Street, em Melbourne (Fig. 38). O *train shed* é atravessado pelos cidadãos, permitindo o acesso não só às plataformas de embarque, que se encontram um piso abaixo da cota da rua, mas também a outros equipamentos¹⁶.

Tendo os elementos acima referidos em mente – a semelhança entre Gare de Bagdade e a Estação de Porto Campanhã facilitou esse processo (Fig. 39-42) –, chegou o momento de perceber o gesto arquitetónico adequado ao exercício. Porém, foi importante ter cautela com a grande transformação que este implicava: uma estação de passagem, perdida no século XX, vai tornar-se também num cais terminal que permitirá viajar para o século XXII a alta velocidade, podendo levar a atos precipitados na abordagem do projeto.



Fig. 36 | "The Crown Street station of Liverpool and Manchester Railway". c. 1830



Fig. 37 | "Aleppo Railway Station". c. 1910-20



Fig. 38 | Proposta para a ampliação da Estação de Flinders Street (imagem conceptual). 2013



Fig. 39 | Fachada Principal da Gare de Bagdade (Estação de Aleppo). 2017



Fig. 40 | Plataforma lateral e *train shed*. 2017



Fig. 41 | Fachada Principal da Estação de Porto Campanhã. 2019



Fig. 42 | Plataforma lateral e *train shed*. 2019

3.2.1 | AS ESTAÇÕES DE QUIOTO

1 - "The story of Kyoto Station, though is a story of Kyoto's progress through the modern era. Three Kyoto Stations were built before the current building, each showing a gradual increase in size and utility." Disponível em <https://www.kyotostation.com/the-history-of-kyoto-station/> (Consultado a 14/06/19)

2 - In BOGNAR Botond - Hiroshi Hara: The 'Floating World' of his Architecture (Architectural Monographs), p. 186

3 - "Bigness destroys, but it is also a new beginning." In KOOLHAAS, Rem - *Bigness and the Problem of Large*, p. 10

4 - In ROSSI, Aldo - *A Arquitetura da Cidade*, p. 13

5 - "And with shops, restaurants, a theater, a museum and a "Sky Garden" with pleasant city views, the Station has become a popular tourist attraction in itself." Disponível em <https://www.kyotostation.com/the-history-of-kyoto-station/> (Consultado a 14/06/19)

6 - "The dismissing or refusing of a proposal, idea, etc.". In Oxford Dictionary Online

7 - "The action of mediating between two disputing people or groups.". In Oxford Dictionary Online

A ideia de projetar para o futuro de Alepo poderia tornar-se de tal modo entusiasmante que levava à consideração da demolição do edifício existente. A chegada dos comboios de alta velocidade representarão um ponto de viragem na urbe, sugerindo que a estação sofresse uma rutura arquitetónica semelhante à da de Quioto, no final dos anos 1990.

O apogeu da tecnologia na urbe nipónica permitiu realizar um percurso ao longo das suas quatro estações¹. A primeira (Fig. 43, 1), construída em tijolo vermelho, foi edificada em 1877, sendo substituída posteriormente por uma elegante estrutura de madeira cipreste (Fig. 43, 2), que não resistiu a um incêndio provocado em 1950. Foi sucedida por uma construção em betão urgente e apressada (Fig. 43, 3), que acabou por ser demolida com a chegada da ferrovia de alta velocidade e da rede do metropolitano.

A estrutura megalómana de aço e vidro de Hiroshi Hara² (Fig. 43, 4) foi a resposta encontrada para a contemporânea Quioto. A sua grandeza expressava um "novo começo"³ aparentemente desejado, e nem mesmo as críticas dos locais a este "fato urbano caracterizado por uma arquitetura própria"⁴ - que se opunha à paisagem tradicional da cidade - impediram que os seus 15 andares o tornassem numa atração turística popular⁵.

Foi ponderado se seria esta a solução para Alepo, marcada recentemente por uma destruição avassaladora. A qualidade arquitetónica da estrutura pétrea existente é incomparável à terceira estação de Quito. Concluiu-se que a sua rejeição⁶ não era a resposta procurada, mas sim a conciliação⁷ simbólica entre dois tempos focada num futuro promissor e otimista. A *head house* da atual Gare de Bagdade seria mantida, mas mudaria de nome, tornando-se o ponto de partida para a futura Gare de Alepo.



Fig. 43 | As estações de Quioto
1 - *Shichi-jo Stensho*. 1877
2 - Estação de Quioto. 1914
3 - Estação de Quioto. 1950
4 - Estação de Quioto. 1997

4 | A GARE DE ALEPO

“It is clear that the function of the station as a distinctive building type is changing. (...) Where once the station was entirely a transitional space through which travellers passed en route to the train, now it has become another urban venue worthy of a visit in its own right. (...) It is a civic gathering space, where music can be heard, where transit information is dispensed, and where the drama of urban life can be witnessed in full flow.”

Brian Edwards, in *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Capítulo 10

4.1 | UMA QUESTÃO DE ESCALA

4.1.1 | ENTRE A CIDADE E O COMBOIO

1 - Projetar uma gare ou um terminal de transportes é uma situação de exceção que surge em momentos específicos da História de um lugar, envolvendo várias entidades e um investimento infraestrutural incomparável a outros equipamentos ou projetos de habitação, nos quais a máquina não participa.

2 - “A China vai ser um agente essencial na reconstrução da Síria”. Disponível em <https://thediplotomat.com/2019/03/china-in-postwar-syria/> (Consultado a 04/07/19)

3 - Urbanistas de origem francesa e japonesa, respetivamente, responsáveis pela reconfiguração das cidades da África e do Médio Oriente que se encontravam abrangidas pelo protetorado francês, mesmo após a sua independência.

4 - In BIANCA, Stefano - *Urban Form in the Arab World - Past and Present*, p. 305

5 - In DAVID, Jean-Claude, BOISSIÈRE, Thierry - *Alep et ses terroires*, Cap. 19, p. 16

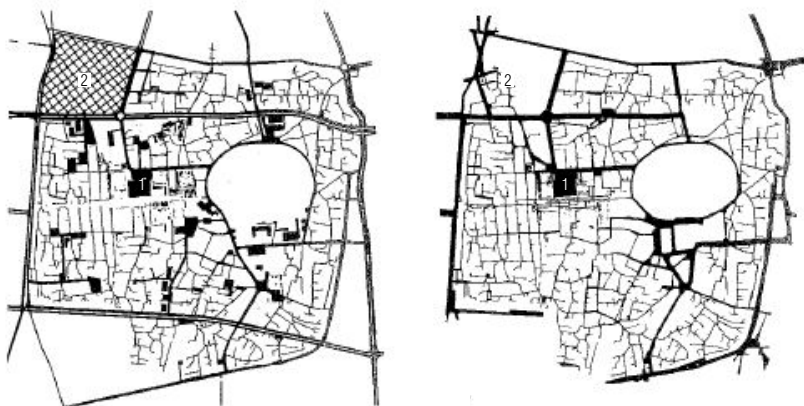
6 - “Urban compactness of early Muslim cities symbolised the concept of *ummah* (...) that is reflected in Muslims’ living together in a society whose members support each other (...)”. In MORTADA, Hisham - *Traditional Islamic principles of built environment*, p. 18-19; “As one of the fundamentals of the Islamic concept of ‘ummah, social justice and integration together determine the land use pattern of the urban environment of Muslims” Ibid., p. 74. (por oposição ao *zoning* e *land use* rígidos e segmentados, promovidos pelo Modernismo na Arquitetura.)

Fig. 44 | O impacto do *Masterplan* de G. Banshoya (à esquerda) na Cidade Antiga de Alepo em 1983 (à direita).

Após uma longa jornada a bordo de um comboio histórico, chegou o momento de confrontar as três variáveis a justapor no exercício de projeto: a cidade, a comboio e o Homem, enquanto passageiro. Considerando que na prática da arquitetura normalmente se lida apenas com a primeira e última¹, é essencial perceber como é que os habitáculos móveis entram na equação, dando origem à arquitetura da gare ferroviária.

Tendo em mente as duas primeiras acima referidas, associar Alepo a um transporte de alta velocidade estrangeiro pode, num primeiro momento – quer pelo impacte paisagístico da ferrovia proposta, quer pelas estratégias políticas e económicas que motivam a sua construção² –, remeter para as violentas intervenções políticas projetadas no seu tecido urbano na segunda metade do século XX por André Gutton e Gioji Banshoya³, responsáveis pela destruição parcial do edificado da Cidade Antiga⁴.

Visando um acesso automóvel eficiente “desde o mar até ao deserto”⁵, os rasgões modernistas adulteraram significativamente o acesso à Grande Mesquita de Alepo (Fig. 44, 1) e a zona de Bab Al-Faraj (Fig. 44, 2), contrapondo as premissas islâmicas que as geraram⁶.



Porém, como a primeira impressão de Aleppo revelou⁷, a nova infraestrutura ferroviária prevista⁸ encontra-se longe do tecido classificado como Património Mundial da UNESCO, podendo facilmente ser construída ao lado da linha férrea existente, por sua vez repensada. A sua concretização não implica a destruição do edificado existente, pois raramente atravessará frentes urbanas. Mesmo quando tal se verifica, o tecido em questão foi danificado pela guerra, o que prevê a sua reformulação.

Entrando em competição direta com a circulação aérea e automóvel, quer ao nível da comodidade da viagem⁹, dos passageiros transportados e da redução da emissão de CO₂ – estão, inclusivamente, a ser estudadas soluções para tornar a construção da infraestrutura que sustenta os carris menos poluente¹⁰ –, os comboios de alta velocidade vão tornar-se num dos meios de transporte mais eficientes e ecológicos do final do século XXI.

Assim, se a implementação da nova estação se focar nas necessidades de cidadãos locais e visitantes estrangeiros, será claramente benéfica para Aleppo, podendo tornar-se no símbolo arquitetónico de uma área da cidade descaracterizada e esquecida, cruzando-se com algumas das premissas do Museu Guggenheim, em Bilbao ou da Casa da Música, no Porto¹¹.

Segundo Hisham Mortada¹², o imaginário islâmico prevê a apropriação da “ciência e tecnologia oriunda de outros contextos (...) desde que usada para o benefício da humanidade”¹³. A sua “seleção e adaptação cuidadosa”¹⁴, aliada à posição estratégica da urbe cosmopolita no território Euroasiático, permitirá que a cidade recupere a glória que a Rota da Seda lhe concedeu no passado, respondendo aos desafios que a recuperação pós-guerra e o turismo de massas poderão gerar no futuro.

7 - Referência ao Capítulo 3.1

8 - (ver mapa). In UIC 2018 - High Speed Rail, Fast Track to Sustainable Mobility, p. 12

9 - “The competition between high speed rail and air transport has been tested in many places, all over the world and around the clock. The major outcome is that, regardless of the rail and air companies involved, modal shares are driven by the relationship between the respective doortodoor travel times.” Ibid., p. 17

10 - “Since 1964, HSR has constantly introduced improvements and innovations aimed at reducing high speed rail externalities: vibrations, noise, CO₂ emissions, etc. Much has also been done to recycle infrastructure and rolling stock components. Energy efficiency is at the heart of the problem.” Ibid., p. 23

11 - Obras de Frank Gehry e Rem Koolhaas, respetivamente. Embora com enquadramentos, formas e programas muito distintos do que será a Gare de Aleppo, é inegável o impacto que estes edifícios icónicos tiveram na transformação nas margens industriais da Ria de Bilbao ou na Rotunda da Boavista, outrora esquecidas, como acontece atualmente com a área a Norte da atual Gare de Bagdade.

12 - “Hisham Mortada is an educator and critic in the field of architecture and urban planning (...) currently teaching at King Abdul Aziz University, Saudi Arabia.” In MORTADA, Hisham - *Traditional Islamic principles of built environment*, p. 1

13 - (tradução livre). Ibid., p. 159

14 - (tradução livre). Ibid., p. 135

15 - Ver Capítulo 3.2.1

16 - Ver Capítulo 4.1.2

17 - Atual Museu de Orsay, inaugurado em 1986. Enquanto estação, foi perdendo relevância ao longo do século XX, após deixar de ser o terminal da linha que unia Paris a Orléans. Disponível em <https://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/entre-gare-et-musee.html> (Consultado a 04/07/19)

18 - Como Auguste Renoir, E. Manet etc. Disponível em <https://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-des-collections/peinture.html> (Consultado a 04/07/19)

19 - (tradução livre). In CHOAY, Françoise - *Alegoria do Patrimônio*, p. 204

20 - (tradução livre). In CHOAY, Françoise - *As Questões do Patrimônio*, p. 52

21 - Referência ao comboio Syria CFS DMU (2007), fabricado pela empresa sul coreana Hyundai Rotem. É um dos modelos de transporte de passageiros mais recentes a circular na Síria. Disponível em https://www.hyundai-rotem.co.kr/Eng/Business/Rail/Business_Record_View.asp?brid=69 (Consultado a 04/07/19)

22 - Disponível em https://uic.org/IMG/pdf/20180910_highspeed_rolling_stock.pdf (Consultado a 04/07/19)

23 - Referência ao AIRBUS A380, que tem capacidade para 853 passageiros. Disponível em <https://viagens.sapo.pt/viajar/viajar-mundo/artigos/airbus-a380-o-maior-aviao-de-passageiros-do-mundo> (Consultado a 04/07/19)

Após a visita às quatro estações de Quioto¹⁵, foi definido que o edifício preexistente não será demolido, tornando urgente perceber que papel lhe será destinado. Considerando a sua possível obsolescência perante uma nova tecnologia, estaremos perante uma abordagem semelhante à Estação de Atocha¹⁶ ou à antiga Gare du Quai d'Orsay¹⁷? Em ambos os casos o projeto original foi mantido, mas o seu programa parcialmente ou totalmente alterado, albergando um jardim tropical ou variadas obras impressionistas¹⁸, respetivamente.

Facilmente se pode antever que esta *head house* será classificada como património edificado de Alepo. É um ícone da narrativa industrial e ferroviária da Síria, à semelhança do que sucede em Portugal com a Estação Ferroviária de Porto Campanhã ou a Estação do Rossio, constantemente reajustadas às necessidades contemporâneas.

Talvez a abordagem à mesma, como sugere Françoise Choay, possa ir além da criação de uma “figura museológica”¹⁹, procurando-se “proceder às transformações necessárias associando o respeito ao passado e a aplicação das técnicas de ponta contemporâneas”²⁰ de modo a permitir que o programa do maciço pétreo se mantenha ativo na futura Gare de Alepo.

Perante estas premissas, o passo seguinte é compreender como compatibilizar a escala do edifício existente, concebida para receber veículos ferroviários - munidos de uma automotora - com capacidade cerca de 300 passageiros²¹ ao longo de 130 metros, com a dimensão dos comboios elétricos oriundos da China, cujo comprimento pode variar entre os 200 e os 430 metros²² (Fig. 45), competindo com o “maior avião do mundo”²³ ao possibilitar o transporte simultâneo de 1300 pessoas.

O desenho de uma estação tem como ponto de partida a quantidade e comprimento das plataformas de embarque. Tendo em conta a posição de Aleppo na “Nova Rota da Seda”, claramente associada a um ramal secundário²⁴, é possível deduzir que esta será, de acordo os critérios chineses, uma “estação pequena”²⁵, construída para receber comboios de 8 carruagens e capacidade máxima de 620 passageiros.

Considerando os valores referidos, vale a pena questionar qual a relação entre o tamanho da estação e a urbe para a qual foi projetada. No sentido de colmatar o risco inerente à abstração numérica e espacial deste exercício, que se distancia da escala humana, colocou-se em confronto cidades de diferentes áreas e habitantes²⁶ com uma das suas estações principais (a ■ está representada a head house, e a □ o train shed, ou ambos, no caso dos edifícios mais recentes), tentando encontrar pistas sobre a “dimensão” que a Gare de Aleppo vai “reivindicar aos nossos olhos”²⁷.



24 - ver Capítulo 2.3, Fig. 27

25 - Ver tabela 10.4.1 - “small station”; “The platform shall be (...) 230m for the railway station with only 8-car formation EMU (...)” In *Code for Design for High Speed Railway* - Ministry of Railways of the People's Republic of China, p. 94

26 - Os valores correspondem aos habitantes de 2019. Disponível em <http://worldpopulationreview.com/world-cities/> (Consultado a 04/07/19)

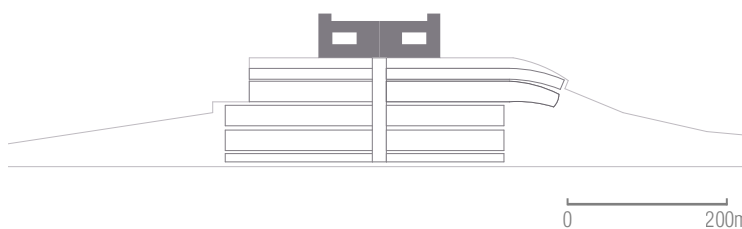
27 - “Escala”. In CULLEN, Gordon - *Paisagem Urbana*, p.81

Fig. 45 | Contraste entre a dimensão das habitações a caminho de Fuzhou e o comboio de alta velocidade (CRH380A).

CIDADES XL | > 2000 km²



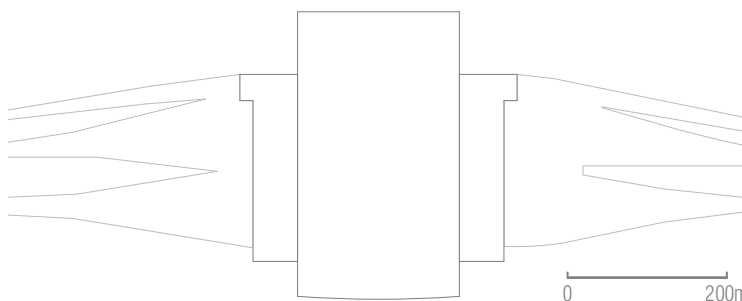
PEQUIM | 16.808 km² | 20.035.455 hab.



ESTAÇÃO DE PEQUIM || 1959 | Passagem + Terminal | 24 Plataformas



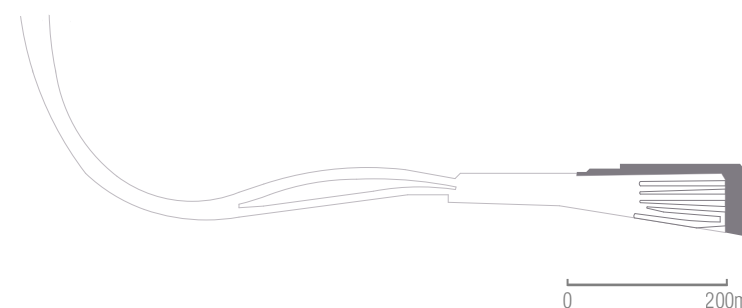
HANGZHOU | 16.847 km² | 7.438.000 hab.



ESTAÇÃO DE HANGZHOU ESTE || 1992-2010 | Passagem | 30 Plataformas



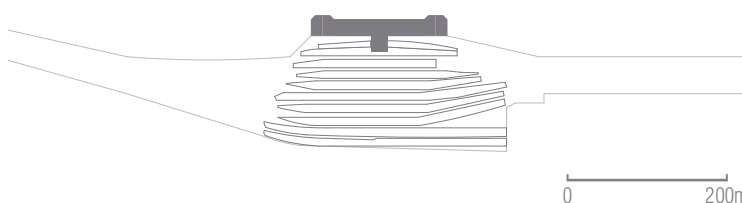
MELBOURNE | 9.990 km² | 4.870.388 hab.



ESTAÇÃO DE FLINDERS STREET || 1910 | Terminal | 14 Plataformas



TÓQUIO | 2.188 km² | 37.435.191 hab.



ESTAÇÃO DE TÓQUIO || 1914 | Passagem + Terminal | 20 Plataformas

CIDADES L | 1600 - 500 km²



LONDRES | 1.572 km² | 9.176.530 hab.



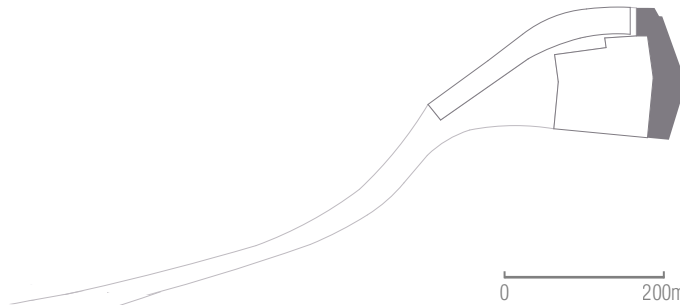
QUIOTO | 827,8 km² | 1.459.640 hab.



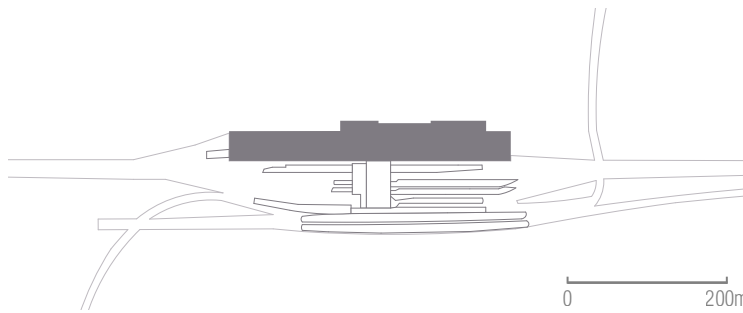
MECA | 638,6 km² | 2.004.888 hab.



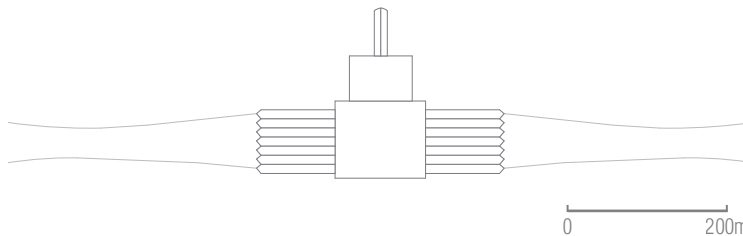
MADRID | 604,3 km² | 6.559.041 hab.



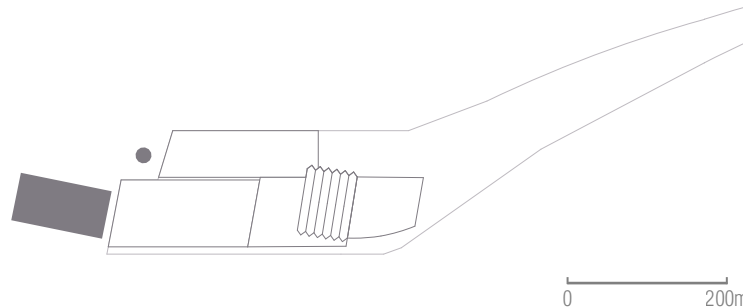
ESTAÇÃO DE WATERLOO || 1848 | Terminal | 20 Plataformas



ESTAÇÃO DE QUIOTO || 1997 | Passagem | 29 Plataformas



ESTAÇÃO MAKKAH HARAMAIN || 2019 | Passagem | 14 Plataformas

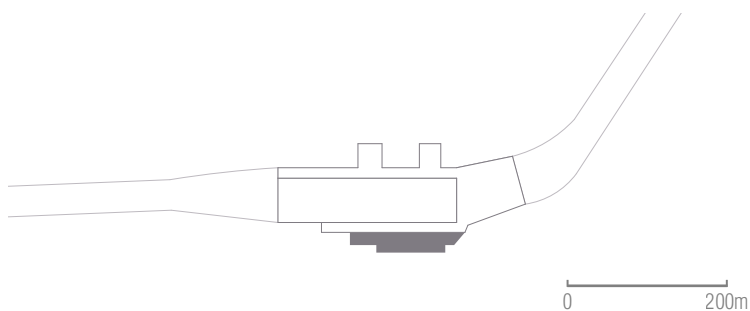


ESTAÇÃO DE ATOCHA || 1992 | Passagem + Terminal | 24 Plataformas

CIDADES M | 500 - 100 km²



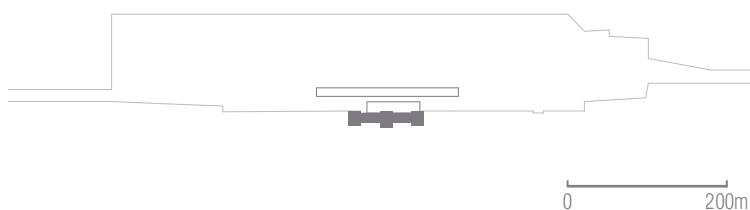
COLÔNIA | 405,1 km² | 1.107.731 hab.



ESTAÇÃO DE COLÔNIA || 1859 | Passagem + Terminal | 11 Plataformas



ALEPO | 190 km² | 1.834.093 hab.



GARE DE BAGDADE || 1912 | Passagem | 3 Plataformas



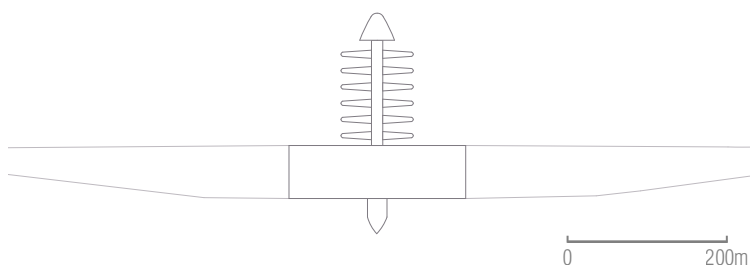
PARIS | 105,4 km² | 2.206.488 hab.



GARE DU NORD || 1866 | Terminal | 36 Plataformas



LISBOA | 100 km² | 504.718 hab.



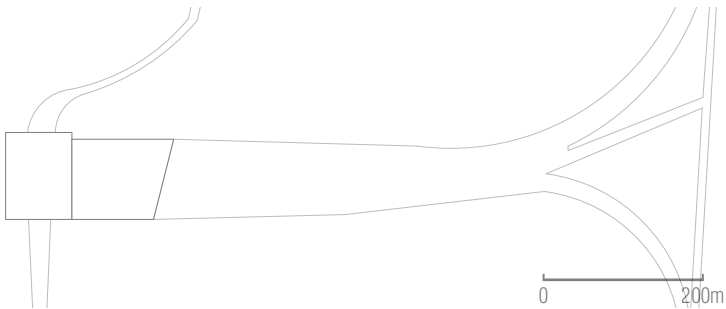
GARE DO ORIENTE || 1998 | Passagem | 8 Plataformas

A GARE DE ALEPO

CIDADES S | < 100 km²



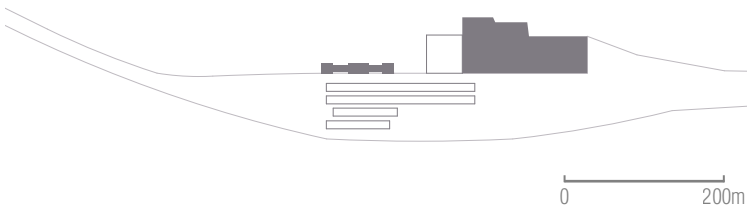
HAIA | 98,12 km² | 474.292 hab.



HAIA CENTRAL || 1973 | Passagem + Terminal | 20 Plataformas



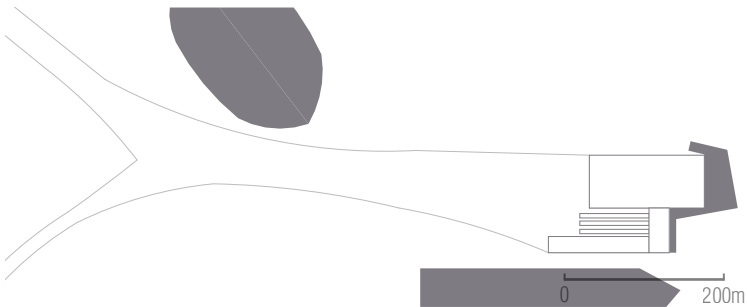
PORTO | 41,4 km² | 214.349 hab.



ESTAÇÃO DE PORTO CAMPANHÃ || 1875 | Passagem | 9 Plataformas



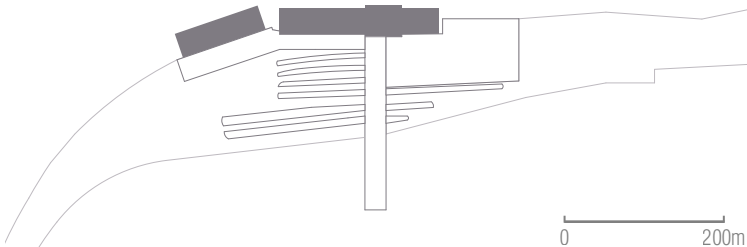
LILLE | 39,5 km² | 232.741 hab.



GARE DE LILLE-EUROPA || 1837 | Terminal | 18 Plataformas



BASILEIA | 23,9 km² | 171.017 hab.



BASEL SBB/GARE CFF || 1854 | Passagem + Terminal | 22 Plataformas

28 - Ver Capítulo 2.1

29 - Ver Capítulo 4.1.2

30 - À semelhança da abordagem de Herzog & de Meuron para a futura Estação de Flanders Street. Ver Capítulo 3.2, p. 50.51

31 - Tal exige apenas a remoção das duas estruturas modestas existentes. Ver Capítulo 3.2, p. 50

32 - São ambas estações de passagem e terminais nacionais e internacionais, a de Atocha com 24 plataformas e a de Basel SBB com 22 plataformas. Porém, a primeira situa-se numa cidade L, no centro de Espanha, e a segunda numa cidade S, situada na fronteira entre a Suíça, a França e a Alemanha.

33 - Ver Capítulo 2.3, Fig. 27

34 - "A place regarded as giving access to another place." In Oxford Dictionary Online; "Railways usually run to termini and mainline stations located near the city centre. The effect is to make railways part of the fabric of cities, not appendages at the edge. This quality makes stations great gathering places, urban gateways for floods of arriving and departing passengers (...)." In EDWARDS, Brian - *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*. p. 63

35 - Ver Capítulo 3.1

36 - Ver Capítulo 3.2, p. 47

Os caminhos de Alepo e Lisboa voltam a cruzar-se²⁸, integrando o conjunto de Cidades M. Para além da Gare do Oriente²⁹ ser uma referência para o dimensionamento do projeto, talvez tenha a resposta para a abordagem construtiva: o tamanho das plataformas é vencido através de uma cobertura modular de aço. Neste caso, se a *head house* existente é mantida, não fará sentido ser o *train shed* o elemento a definir a Gare de Alepo³⁰, com a escala adequada aos comboios de alta velocidade? Não sendo uma estação construída de raiz, a conceção uma destes dois elementos carece de sentido, criando a oportunidade para a sua abordagem singular³¹.

A importância da localização das cidades para o desenvolvimento da ferrovia é enaltecida através da proximidade entre Atocha e Basel SBB³². Considerando a posição fronteiriça de Alepo³³, semelhante à de Basileia, o facto da oferta das estações acima referidas ser semelhante só confirma a importância que a Gare de Alepo terá para a Síria enquanto *gateway*³⁴ entre as cidades europeias e asiáticas.

Destaca-se também o facto do conjunto das linhas férreas ocupar sempre uma vasta área urbana. E se o espaço por elas ocupado pudesse ser oferecido à cidade? (Fig. 46) Se a ferrovia da Gare de Alepo descesse um piso, idealmente deixaria de provocar uma barreira entre os dois bairros³⁵, podendo o propósito simbólico procurado para este atual "não-lugar"³⁶ ir além da funcionalidade evidente de uma estação ferroviária.

É urgente embarcar num comboio rápido, sob a estrutura de Calatrava, com destino à obra de Rafael Moneo. Entrar em confronto com a sua dimensão e vivenciar a complexidade dos seus sistemas de transporte é essencial, pois retratam situações possíveis para o projeto a desenvolver.



Fig. 46 | Maquetas 7-12 . Escala 1:1000.
Cartão Reciclado Cinza

Estudos sobre o gesto arquitetônico perante a preexistência: nas primeiras quatro maquetas é considerada a construção de um edifício novo com um *train shed* integrado, prevendo uma ligação à Gare de Bagdade. Esta “redundância de estações” - que apenas contribuiria para que a primeira se tornasse ineficiente - é evitada com a colocação da ferrovia um piso abaixo da cidade, possibilitando que o *train shed* se torne o elemento contemporâneo da Gare de Aleppo, albergando todas as suas novas funções e permitindo a integração do antigo, que por sua vez se manterá ativo.

4.1.2 | A GARE DO ORIENTE

1 - “A EXPO’98, que decorreu em Lisboa de 22 de maio a 30 de setembro de 1998, foi um evento que se enquadrou no regime jurídico das exposições internacionais, definido pelo BIE - Bureau International des Expositions.” Disponível em <http://www.portaldasnacoes.pt/item/expo-98-2/> (Consultado a 27/05/19)

2 - Ver Capítulo 4.1.3

3 - Estudante síria da Faculdade de Arquitetura de Lisboa.

4 - (tradução livre). Disponível em <https://calatrava.com/projects/oriente-station-lisboa.html> (Consultado a 27/05/19)

4 - (tradução livre). Disponível em <https://calatrava.com/projects/oriente-station-lisboa.html> (Consultado a 27/05/19)

5 - Disponível em <http://architectuul.com/architecture/lisbon-orient-station> (Consultado a 27/09/19)

“Lisboa, 27.05.19

Os embarques e desembarques na Gare do Oriente foram uma constante ao longo do desenvolvimento do projeto. Foi sob a porta da Expo 98¹ que parti para Madrid, com intuito de conhecer a obra ferroviária de Rafael Moneo², e foi junto dela que tive oportunidade de conversar com a Yara³ e conhecer a sua história.

Edificada no final dos anos 90, para além de ter sido o principal agente transformador do bairro dos Olivais, foi intitulada como “um dos nós de transporte mais abrangentes da Europa”⁴, permitindo o acesso, sob uma ponte de betão, ao metro, ao terminal rodoviário e a um parque de estacionamento subterrâneo (Fig. 47), estando o embarque nos comboios reservado ao piso superior.

Foi a estrutura metálica icónica (Fig. 48), delicadamente plantada sobre as plataformas, que mais me intrigou. Com claras referências à arquitetura gótica⁵ – desde os arcos em ogiva à cobertura envidraçada, que remete para os vitrais das catedrais –, esta abordagem ao *train shed*, ao contrário do que seria espetável, não protege os passageiros das intempéries de um dia chuvoso, obrigando à adição posterior de uma estrutura de proteção (Fig. 49).

Na Gare de Aleppo, para além da procura do equilíbrio entre a identidade visual e o desempenho tecnológico, será de enaltecer a componente protetora do telhado partilhado por ela representado, oferecendo a todos os transeuntes um espaço de sombra e abrigo para as condições atmosféricas mais adversas.”



Fig. 47 | Acesso ao parque de estacionamento. 2019



Fig. 48 | O *train shed* icónico e a guarda improvisada. 2019



Fig. 49 | Contraste entre um dia chuvoso e um dia solarengo. 2019

4.1.3 | A ESTAÇÃO DE ATOCHA

1 - Ver Capítulo 4.1.2

2 - Comboio operado pela Renfe, que realiza viagens diárias noturnas entre Lisboa e Madrid. Disponível em http://www.renfe.com/viajeros/viajes_internacionales/compra_lusitania.html (Consultado a 03/06/19)

3 - Comboio suburbano que faz o percurso Parla – Atocha – Sol – Chamartín – Canto blanco – Alcobendas/San Sebastián de los Reyes. Disponível em <https://www.esmadrid.com/pt/mover-se-por-madrid-com-a-rede-de-cercanias> (Consultado a 03/06/19).

4 - In MOPT - *Estación de Atocha, Proyecto del arquitecto Rafael Moneo* (1992), p. 23

5 - “A canopy structure, on the other hand, can form an independent structure on its own (...). The independence of the individual canopy enables it to be erected in isolation. A narrow separation allows the daylight to enter, a wide separation enables the roof module to be incorporated again but without the column.”. In DEPLAZES, Andrea - *Constructing Architecture: Materials, Processes, Structures : a Handbook*, p. 138

6 - Viagem longa, em português

“Lisboa, 05.06.19

Foi sobre a estrutura de Santiago Calatrava¹ (Fig. 50) que parti para Madrid Chamartín, por volta das 21h30. Comparativamente ao momento de espera sobre a estrutura desenhada pelo arquiteto espanhol, extremamente desconfortável num final de tarde chuvoso, viajar a bordo do *Trenhotel Lusitania*² foi uma agradável surpresa.

Após uma troca de lugares na chegada a Pombal – aparentemente, o turista inglês loiro que me acompanhava tinha-se confundido com a carruagem – as luzes da classe turística foram apagadas, permitindo que eu dormisse durante o percurso até o sol nascer, já em território espanhol.

Por volta das 9h00 atravessei Madrid de Norte a Sul, a bordo de um C4³ recheado de passageiros impacientes por chegarem ao seu local de trabalho. Infelizmente, toda a viagem foi feita debaixo de terra, não permitindo ver a envolvente. O primeiro vislumbre de luz ocorreu ao chegar à Estação de Atocha Cercanías, a zona destinada à partida e chegada dos comboios suburbanos (Fig. 51).

Ao sair do comboio apercebi-me que o *train shed* desenhado por Rafael Moneo, no final dos anos 80⁴, filtrava a entrada de luz solar através de pequenas claraboias, que por sua vez definem um parque de estacionamento situado à cota da cidade. Sem me opor à solução *per se*, que mantém as plataformas de embarque frescas num dia quente de Verão, fiquei com a sensação que o lugar por ela gerado, embora amplo, era caracterizado por uma atmosfera pesada, por oposição à estrutura de canópias⁵ sobredimensionadas que definem a Estação do Largo Recorrido⁶ (Fig. 52).

A GARE DE ALEPO



Fig. 50 | A partida da Gare do Oriente. 2019



Fig. 51 | O embarque em *Atocha Cercanías*. 2019

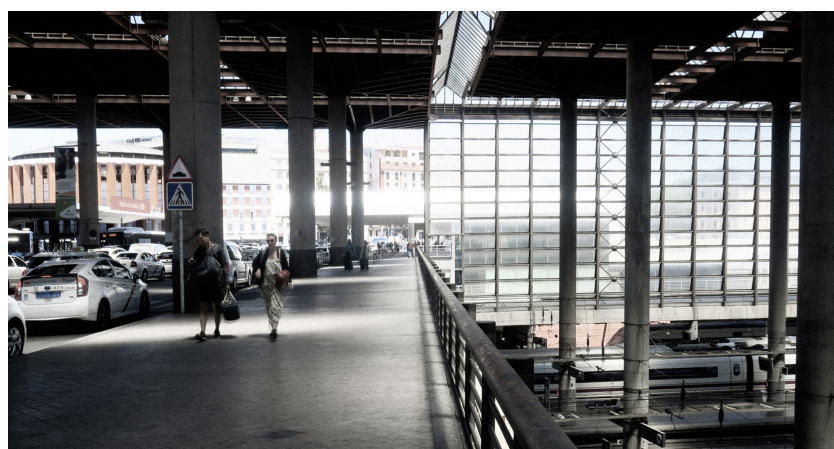


Fig. 52 | O vislumbre da Estação do *Largo Recorrido*. 2019

7 - Ver Capítulo 3.2, p. 47

8 - “Fusão linguística que designa a língua auxiliar originada a partir da mistura de palavras em português e espanhol.” In “O português é uma interlíngua?” - Enilde Faulstich, 1997.

9 - In “Madrid, Moneo and the Complexity of Urban Artefacts” - Alejandro Valdivieso, p. 2. Disponível em <https://www.carthamagazine.com/issue/1-2/> (Consultado a 03/06/19).

10 - Referência a uma visita de estudo realizada pela autora enquanto frequentava o ensino secundário, em 2011.

11 - Atual CaixaForum, da autoria de Herzog & de Meuron. Disponível em <https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/201-225/201-caixaforum-madrid.html> (Consultado a 03/06/19).

Considerando que está situada um piso abaixo da rua, é de destacar o facto da ferrovia não estar enclausurada num túnel de betão, como se de um metropolitano se tratasse. O triplo pé direito da estrutura de sombreamento promove o contacto visual constante com os percursos de entrada e saída, permitindo que me deslocasse sem nunca perder os comboios de vista, ao mesmo tempo que imaginava como seria a dinâmica deste “não-lugar”⁷ se integrasse alguns espaços de maior permanência...

Percorrer a complexidade da estação foi um processo linear, embora tenha sentido necessidade de recorrer ao meu “portunhol”⁸ improvisado para conseguir chegar à peça circular que cose a complexidade de todas estas *layers* de linhas que seguem direções opostas⁹. Esta assume-se como um ponto de referência na cidade, aproximando Madrid a uma obra de Giorgio de Chirico (Fig. 53).

Era através deste ícone que os passageiros entravam e saíam da estação, embora tal também fosse possível pelo edifício histórico (Fig. 54), no qual me recordo ter entrado outrora, numa visita turística que em nada se relacionou com as máquinas que o originaram.

Por volta das 12h30, antes de deambular pelo centro da cidade, tive alguma curiosidade em perceber o que se passava na Calle de Méndez Álvaro, a Oeste da estação. A resposta obtida resumiu-se a um grande muro com a extensão de meio quilómetro, por oposição à permeabilidade urbana que esperava (Fig. 55). Perante a inexistência de um espaço de sombra num dia tão quente, rapidamente retornei à Plaza del Emperador Carlos V no sentido de visitar¹⁰ Madrid, dirigindo-me à outrora intitulada Central Eléctrica del Mediodía¹¹...”

A GARE DE ALEPO



Fig. 53 | A estação enquanto *landmark*.
2019/1913



Fig. 54 | A espera no jardim tropical.
2019



Fig. 55 | O muro. 2019

4.1.4 | ENTRE O COMBOIO E O PASSAGEIRO

1 - Ver Capítulo 4.1.2 e 4.1.3

2 - Referência ao aviso dirigido aos passageiros da Linha de Sintra, sempre que um comboio se aproxima. Disponível em <http://visao.sapo.pt/opiniao/2019-03-27-Proxima-paragem> (Consultado a 23/07/19).

3 - Policial de Agatha Christie e protagonizado pelo detetive belga Hercule Poirot, passado no interior do famoso Expresso Oriente.

3 - Referência ao policial escrito por Agatha Christie e protagonizado pelo detetive belga Hercule Poirot, passado no interior do famoso Expresso Oriente.

4 - Referência ao filme distópico do realizador sul-coreano Bong Joon-ho, *Snowpiercer* (O Expresso do Amanhã). Disponível em <https://www.imdb.com/title/tt1706620/> (Consultado a 23/07/19).

5 - "The Jemaa el-Fna Square is one of the main cultural spaces in Marrakesh and has become one of the symbols of the city since its foundation in the eleventh century. It represents a unique concentration of popular Moroccan cultural traditions performed through musical, religious and artistic expressions. Disponível em <https://ich.unesco.org/en/RL/cultural-space-of-jemaa-el-fna-square-00014> (Consultado a 23/07/19).

6 - In HERTZBERGER, Herman - *Lessons for Students in Architecture*, p. 73

7 - Não só nas estações de comboios, como também em galerias comerciais cobertas, *department stores*, pavilhões de exposições mundiais etc. Ibid., p. 68

8 - Ibid., p. 68

Tomando nota do vínculo existente entre a cidade e a chegada do comboio – complementadas pelas visitas a Lisboa-Oriente e à Puerta de Atocha¹ – é importante desembarcar na presente estação para compreender como é que o Homem se relaciona com a máquina que o transporta.

A ambiguidade inerente à experiência de se ser “senhor passageiro”² é muito curiosa. Passada num espaço residual, pode ser a mais irrelevante narrativa da nossa vida – sobretudo quando a viagem corre bem – assim como se pode tornar num momento marcante, no qual se é cúmplice de um Crime no Expresso Oriente³ ou se provoca um motim no Expresso do Amanhã⁴.

Porém, é importante salientar que a relação entre o cidadão e a ferrovia é potenciada antes sequer de o embarque ocorrer. Durante o momento de espera, é no interior – ou ao redor – da gare que o passageiro procura um lugar para repousar, um balcão de informações ou até mesmo um sítio para tomar uma refeição (Fig. 56). À semelhança do que sucedeu em Jemaa el-Fna⁵ (Fig. 57), a estação tornou-se um espaço de circulação veemente de locais e turistas, adquirindo o carácter de “espaço público, um ponto coberto da cidade, onde é possível comprar artigos quando todas as outras lojas estão fechadas”⁶.

A ideia de *roofed space* enquanto lugar comunitário construído foi amplamente explorada na Europa durante os séculos XIX e XX. Até à data, poucos eram os edifícios públicos que permitiam o acesso a todos, sem restrições de horários ou género. As notícias e bens passaram a ser trocadas sobre telhados de ferro e vidro⁷ (Fig. 58), dando ao transeunte a sensação de estar “tanto dentro como fora de casa ao mesmo tempo”⁸.



Fig 56 | Estação Central de Glasgow, c. 1920



Fig 57 | Jemaa el-Fna, Marraquexe. 2018

9 - Referência ao Al-Madina Souq de Alepo: áreas comerciais dispostas ao longo de ruas estreitas, com telhados em madeira ou abobadados. Em 1600, contava com 53 khans e 56 souqs, acabando por se estender ao longo de aproximadamente 13km. Foi gravemente danificado durante a Guerra Civil Síria, sendo a sua reconstrução iniciada em 2019. Disponível em <https://gulfnnews.com/world/mena/syrias-ancient-aleppo-souk-poised-to-re-gain-its-bustle-1.62586381> (Consultado a 23/07/19).

10 - Ibid., p. 74

11 - No caso de Alepo estamos perante um clima semiárido (BSk), apresentando verões quentes e secos e invernos frios, com alguma precipitação. In Peel, M. C. and Finlayson, B. L. and McMahon, T. A. (2007). «Updated world map of the Köppen-Geiger climate classification» (<https://www.hydrol-earth-syst-sci.net/11/1633/2007/hess-11-1633-2007.pdf>)

12 - (tradução livre). In FATHY, Hassan - Natural Energy and Vernacular Architecture, p. 50

13 - Visita realizada pela autora, em 2018

14 - (tradução livre). HERTZBERGER, Herman - *Lessons for Students in Architecture*, p. 77

15 - (tradução livre). In EDWARDS, Brian - *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Capítulo 10

16 - Ver Capítulo 4.1.1, p. 66

No imaginário islâmico, a integração de áreas cobertas no tecido urbano ocorreu séculos antes. Na Cidade Antiga de Alepo, era sobre os telhados contínuos da longa infraestrutura mercantil⁹ (Fig. 59) que “todos os membros da sociedade podiam usar de igual modo os espaços públicos e religiosos, assim como as áreas comerciais.”¹⁰

Nas cidades caracterizadas por um clima árido¹¹ e onde o sol incide com mais intensidade, as áreas cobertas são muito procuradas pelos residentes e visitantes, permitindo o usufruto de “espaços de sombra durante o dia” e, no caso da habitação, “áreas de vivência e dormida confortáveis durante a noite”¹². A verdade é que, durante a visita de campo a Marraquexe¹³, apercebi-me da importância dos tetos de madeira na filtração da luz solar do meio dia, recorrendo a padrões geométricos cuidadosamente desenhados. A sua implementação nos *souqs* tornava a misteriosa Medina num dos lugares mais frescos e confortáveis da cidade marroquina.

Facilmente se estabelece uma relação entre estas “ruas corredor”¹⁴ sombreadas e o telhado que cobre as linhas férreas. Porém, se as primeiras excluem a presença motora – abrindo uma exceção às barulhentas motorizadas de pequeno porte – o segundo integra-a juntamente com a circulação pedestre, podendo tornar-se num “piso público que as pessoas podem usar para atravessar uma cidade fisicamente dividida.”¹⁵

Como referido anteriormente¹⁶, encontrando-se as plataformas um piso abaixo da cidade, o papel do *train shed* a desenhar irá muito para além de um “telhado para comboios”. Poderá tornar-se num *people shed*, *facilities shed*, *show shed*, de modo a albergar outros significados aliados à contemporaneidade.



Fig 58 | Saint-Lazare Station, C. Monet. 1877



Fig 59 | Al-Madina Souq. 2011

17 - Embora a atual estação ferroviária de Porta Venezia - uma das portas históricas de Milão - destinada a comboios suburbanos, só tenha sido construída em 1997, entre 1877 e 1966 passou por aqui uma importante linha de elétrico, conhecida por *tranvia Milano-Monza*. Este fator, aliado à proximidade com a estação ferroviária de Milano Centrale, tornaram Porta Venezia no lugar ideal para a construção do Albergo Diurno. In AVENDA-NO, Rolando A. Zamora - L'Albergo Diurno Metropolitano Venezia di Milano, p. 15

18 - Praça milanesa conhecida durante o século XX pelos seus restaurantes, cinemas, cafés etc. Ibid., p. 17

19 - Projeto da autoria do arquiteto Piero Portaluppi. Disponível em https://www.domusweb.it/en/architecture/2016/04/20/albergo_diurno_venezia_.html (Consultado a 23/07/19).

20 - Por volta dos anos 60 estas estruturas foram deixadas ao abandono. Ibid., p. 42

21, 22 - "At each of these stations between Cairo and Gaza there is a hostelry which they call a khān, where travellers alight with their beat, and outside each khān is a public watering-place and a shop at which he may by what he requires for himself and his beast". Foram estruturas bastante populares na Síria entre os séculos XIV e XIX, entrando posteriormente em desuso com o declínio da Rota da Seda. In WIRTH, Eugen [et al.] - *Architecture of the Islamic World, its History and Social Meaning*, p. 101-106

A primeira abordagem possível resulta novamente de um encontro entre a catedral ferroviária o imaginário islâmico, exigindo uma visita à Estação de Porta Venezia, em Milão. Em 1926, devido ao seu posicionamento estratégico na cidade¹⁷ e à vasta afluência diária de pessoas entre o Corso Buenos Aires e a Piazza Oberdan¹⁸, tornou-se no sítio ideal para a construção do Albergo Diurno Metropolitano "Venezia"¹⁹ (Fig. 60).

Aberto diariamente das 7h00 até às 23h00, aqui era possível aos passageiros encontrar cabines para tomar banho ou duche, arranjar a barba e o cabelo ou simplesmente guardar a bagagem e repousar por umas horas. Era uma estrutura de apoio essencial para quem viajava por Itália, à semelhança do Albergo Diurno Cobianchi, em Bolonha, ou da Casa del Passaggero, em Roma²⁰.

Este lugar de pausa remete para os caravanserais²¹ construídos ao longo da Rota da Seda. Esta tipologia disponibilizava aos comerciantes e peregrinos espaços de descanso e higiene, assim como lugares para alimentar os animais e obter mantimentos para o resto da viagem. Foi introduzida em contexto urbano através dos *khāns*²² (Fig. 61), cujo pátio permitia o acesso às zonas de armazenamento e às células de dormida, situadas nos pisos superiores.

Considerando as necessidades dos viajantes futuros que vão partir e chegar a Alepo, quer seja uma visita de negócios ou de lazer, vale a pena integrar uma espaço semelhante no projeto. A possibilidade de ficarem na cidade só por umas horas, partindo para outros lugares sírios no mesmo dia, ou a necessidade de um espaço de reunião e trabalho, tornam pertinente a reinterpretação contemporânea das estruturas acima apresentadas.



Fig 60 | Entrada do Albergo Diurno Metropolitano "Venezia", Milão. 2003



Fig 61 | Khān de Qānsuh al-Ghuri, Cairo. 2015

4.2 | UM TELHADO PARTILHADO

4.2.1 | O TEMPO

1 - À semelhança do Solar Tunnel belga de 3km localizado em Antuérpia, que alimenta a linha de alta velocidade Paris-Amsterdão. Disponível em <https://www.theguardian.com/environment/2011/jun/06/tunnel-solar-belgium-rail> (Consultado a 27/09/19)

2 - Ver Capítulo 4.1.1, p. 67

Definidas as premissas para o projeto, chega o momento de introduzir o fator tempo na sua concretização, recorrendo a um faseamento que vai aglutinar a infraestrutura prevista, a cidade em estudo e a arquitetura da futura Gare de Aleppo.

Com a concretização prevista para 2035, o troço ferroviário de alta velocidade proposto é composto por duas linhas, uma de partida e outra de chegada, que funcionarão em simultâneo com a linha existente. Todo o sistema passará a ser elétrico, havendo a possibilidade de as carruagens movidas a automotora continuem temporariamente em circulação, entrando posteriormente em desuso. Propõe-se a instalação de um *Solar Tunnel*¹ no troço junto ao polo industrial de Aleppo, cuja energia será usada para a iluminação e sinalização da ferrovia, para além de alimentar os comboios que nela circulam diariamente.

Como sugerido anteriormente², a reformulação da área onde será construída a Gare de Aleppo pressupõe a chegada dos habitáculos móveis 8,50 metros abaixo da cota do piso térreo (375.00m). Pensando numa solução semelhante para a zona destinada à receção, exportação e armazenamento temporário de mercadorias, após a devida reestruturação, sugere-se que a descida dos carris comece na Avenida Khaled Ibn Al Walid (Fig. 62, 1), permitindo assim que a sua pendente se situe entre os 0,5% e os 2%.

Para aproveitar parte da infraestrutura já construída, e manter a relação visual entre o edificado, os passageiros e os caminhos de ferro, é proposto que a ferrovia torne a subir a partir do cruzamento entre a Rua Zoher Ibn Abi Solma e a Avenida Kheir Eddin Al Asadi (Fig. 62, 2), permitindo que os comboios voltem a circular à cota atual (380.50m).

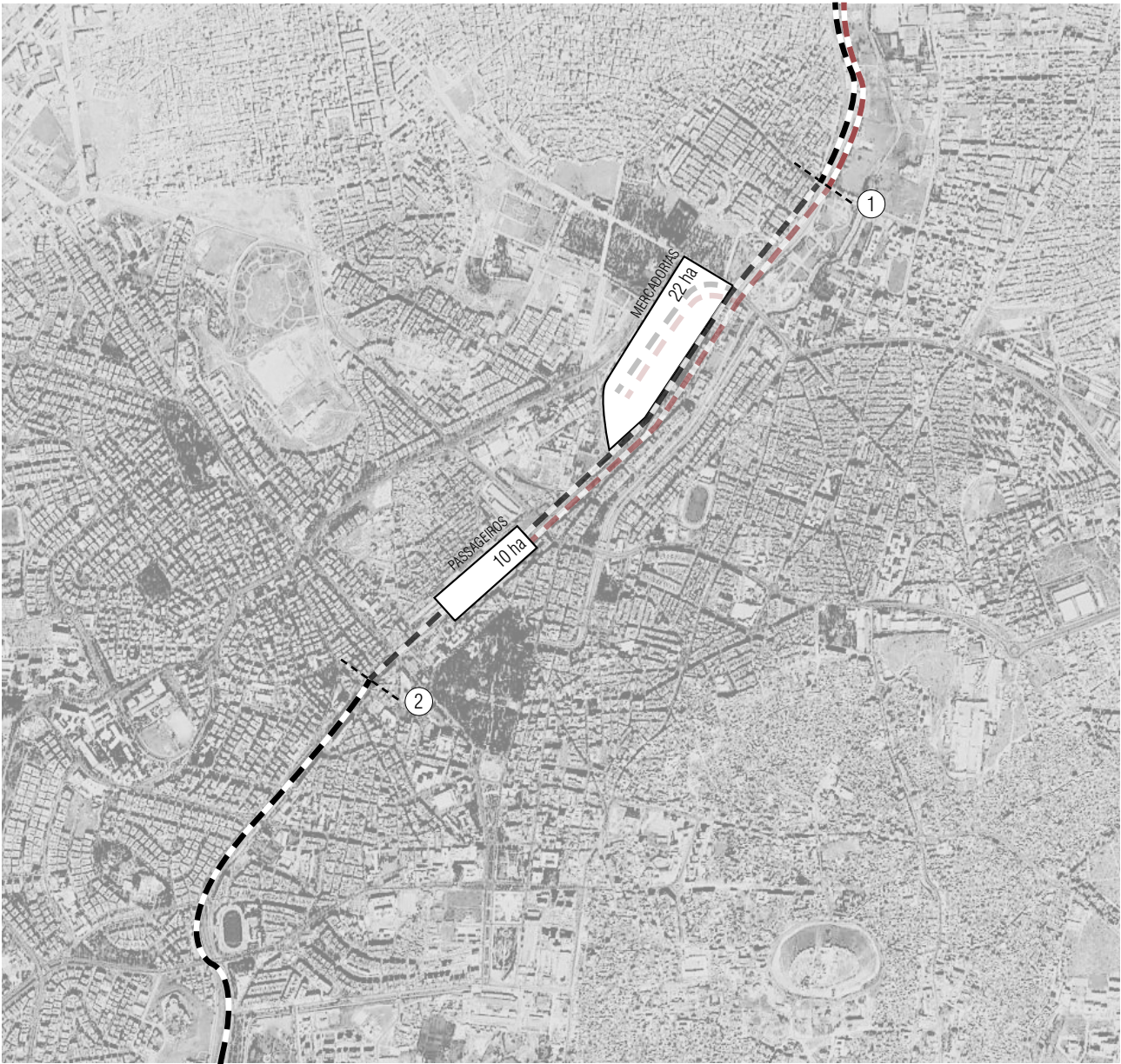


Fig. 62 | Infraestrutura Ferroviária (2060) // - - 120-160km/h - - 200-300km/h

	2017	2020	2025	2035
INFRAESTRUTURA	Normalização parcial do seu funcionamento Reparação dos troços danificados	Revisão do projeto ferroviário de alta velocidade	Construção do troço Teerão-Tabriz-Gaziantep-Alepo (aprox. 1400km)	Aproximação da ferrovia de alta velocidade a Aleppo
CIDADE	Reabertura da Gare de Bagdade	Reconstrução e requalificação dos bairros e equipamentos danificados Integração de novos edifícios e infraestruturas		Início das demolições e trabalhos civis previstos

3 - "roofing the rail yards". Disponível em <http://www.trustadvocate.org.au/a-history-of-federation-square/> (Consultado a 27/09/19)

4 - Projeto da autoria do LAB architecture studio, concluído em 2002. "The project for Federation Square incorporates the design of a new civic square for Melbourne, capable of accommodating up to 35,000 people in an open-air amphitheatre, with cultural and commercial buildings as part of the precinct. (...) Federation square has become the new centre - the new social, political and cultural heart of Melbourne." Disponível em <https://architizer.com/projects/federation-square/> (Consultado a 27/09/19)

5 - Ver Capítulo 3.2, p. 50

6 - Faseamento feito com base no Haramain High-Speed Rail Project, com a duração total de 10 anos - 3 para a ferrovia (453km), 7 para as 4 estações de Norman Foster. Disponível em <https://www.railway-technology.com/projects/haramain-high-speed/> (Consultado a 27/09/19)

7 - Disponível em <http://www.tramz.com/tva/sy.html> (Consultado a 27/09/19)

A descida das linhas férreas na área destinada aos passageiros devolve os 10 hectares por ela ocupados à cidade, transformando um espaço anónimo, dominado por oficinas e armazéns devolutos (Fig. 63), num lugar assumido na urbe, sendo a Gare de Alepo o elemento que desencadeia este potencial.

Ao seu redor, "cobrindo os pátios ferroviários"³, serão implantados quarteirões habitacionais assim como novos equipamentos, aliados ao um planeamento equilibrado de áreas ajardinadas adjacentes (Fig. 64). Estes novos espaços podem vir a ter um papel semelhante ao que a Federation Square⁴ - situada junto à Estação de Flinders Street⁵ - teve para Melbourne na transição para o novo milénio.

Tendo em consideração os trabalhos necessários para a instalação do troço ferroviário e respetiva tecnologia – assim como possíveis atrasos e entraves na obra - a construção da Gare de Alepo será faseada em dois momentos⁶. Na primeira fase (2040-42), serão construídas as estruturas relacionadas com a mobilidade e os transportes: vias de acesso, 120 lugares de estacionamento exteriores, passeios e bolsas de espera para transfers, zona de embarque e desembarque (A) e paragens de autocarro (D). Se possível, está prevista também a recuperação das linhas do elétrico, desativadas no final dos anos 1960⁷.

A cobertura do palco exterior (B), assim como as áreas de repouso, higiene e reunião (C), serão integradas numa segunda fase (2042-45). Estando o *train shed* da estação preparado para a recolha de águas pluviais, estas podem ser usadas para a rega das áreas verdes que o rodeiam, sem recorrer ao serviço público de abastecimento para esse efeito.

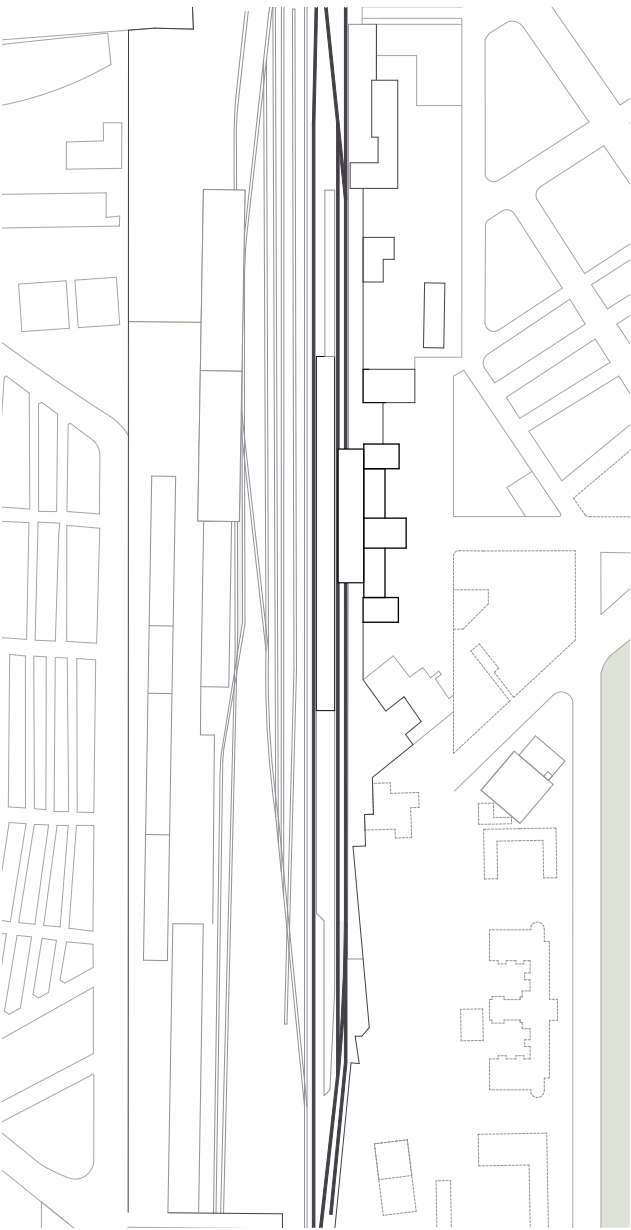


Fig. 63 | Gare de Bagdade (2019)

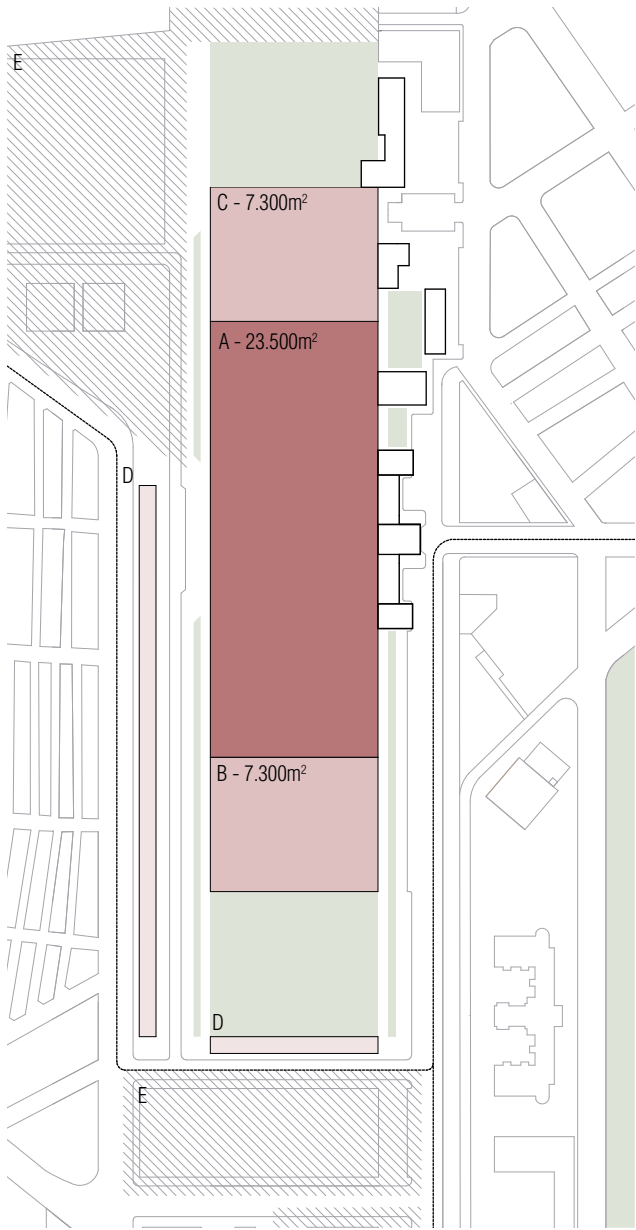


Fig. 64 | Gare de Aleppo (2060)

	2035	2040-42	2042-45	2060
CIDADE	Construção ferrovia alta velocidade Instalação catenárias/sinalização	Acessos + Paragens Autocarro/ Elétrico (D)	Planeamento/Projeto áreas verdes + quarteirões adjacentes (E)	Área da Gare de Aleppo total- mente requalificada
ARQUITETURA	Construção plataformas + embasamento Fabrico da estrutura modular e revestimentos	Montagem + Acabamentos (A)	Circulação dos primeiros comboios Montagem + Acabamentos (B+C)	Gare de Aleppo a funcionar em pleno.

4.2.2 | A ESPERA

8 - “typically 3 days to 3 months.” Disponível em “<https://www.thestorefront.com/mag/what-exactly-is-a-pop-up-shop/>” (Consultado a 27/09/19)

9 - Referência a eventos como os “Silk Road Days” e o “Aleppo Citadel Festival”. Disponível em <https://www.thealeppoproject.com/wp-content/uploads/2015/10/Comprehensive-English-Answers-To-Post-1004.xlsx> (Consultado a 27/09/19)

Estando previsto que a estação funcione 24 horas por dia, procurou-se complementá-la com várias áreas de comércio e lazer sob a sua cobertura, distribuídos ao longo do piso térreo. Mantendo a nova porta da cidade constantemente ativa, estes espaços poderão ser usufruídos por qualquer cidadão, mesmo que o embarque não seja consumado.

Os restaurantes (Fig. 65), espaços muito apreciados pela sociedade de Aleppo, serão explorados por famílias locais que desejem partilhar as suas receitas com vizinhos e estrangeiros, podendo os clientes optar por um almoço comunitário partilhado ou um jantar mais privado. Algumas destas estruturas têm uma área voltada para a rua, promovendo a criação de zonas de esplanada junto às entradas e saídas da estação.

Por sua vez, as lojas de média dimensão (Fig. 66) estão destinadas aos jovens que desejem abrir novos negócios, baseados ou não em projetos familiares que atravessaram gerações. Equipadas com balcões voltados para o exterior - à semelhança do que sucede nos *souqs* da Cidade Antiga de Aleppo -, estas áreas foram desenhadas prevendo uma ocupação rotativa⁸, com uma área de exposição de artigos e um lugar de trabalho no piso superior.

No sentido de esclarecer os passageiros sobre enquadramento global da Gare de Aleppo, é proposta a criação do Museu da Rota da Seda (Fig. 67), equipado com áreas interativas e de exposição. O palco exterior a Oeste complementa o projeto, e está pensado para concertos singulares ou para a integração da estação em festivais de maior dimensão⁹. Este espaço sombreado também pode ser usufruído pelos transeuntes quando não há espetáculos a decorrer.

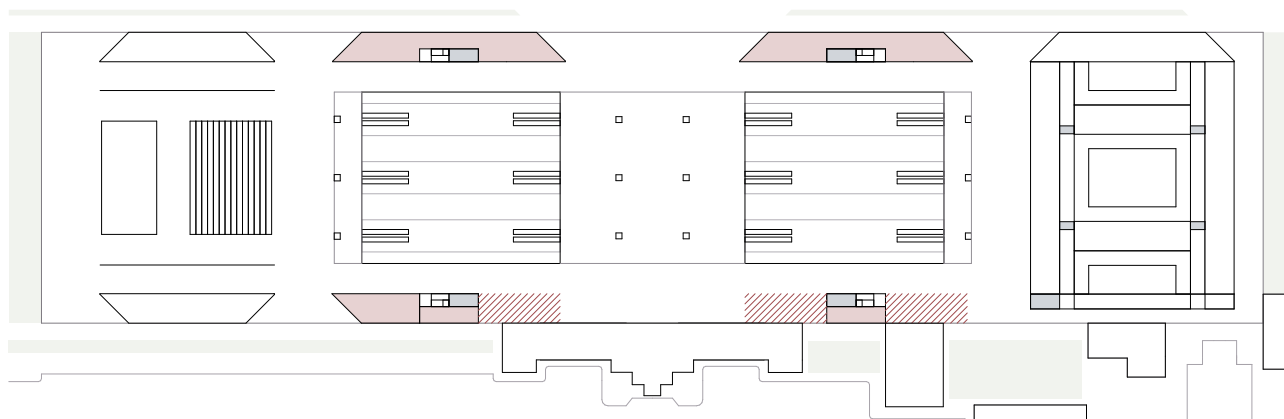


Fig. 65 | Restauração (Piso Térreo) // Restauração Instalações Sanitárias

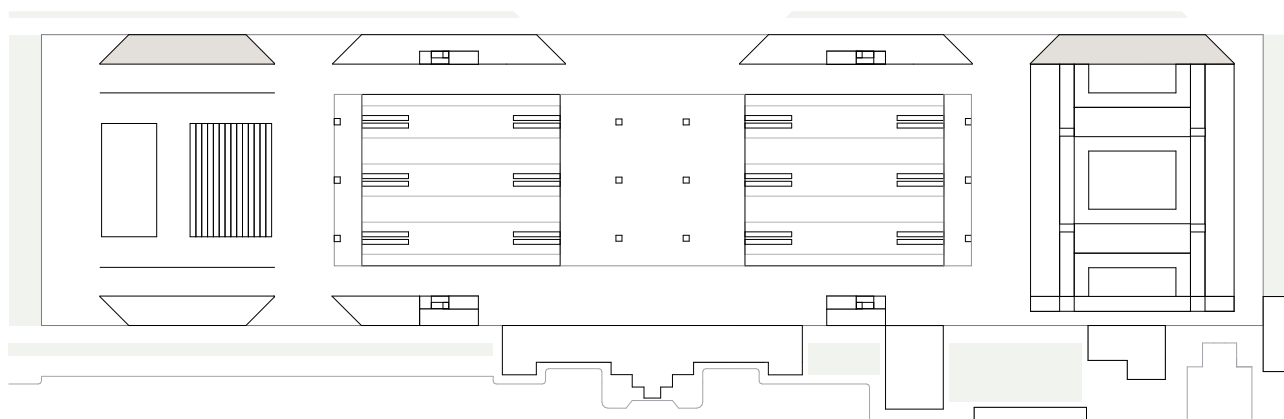


Fig. 66 | Comércio (Piso Térreo) // Lojas + Atelier

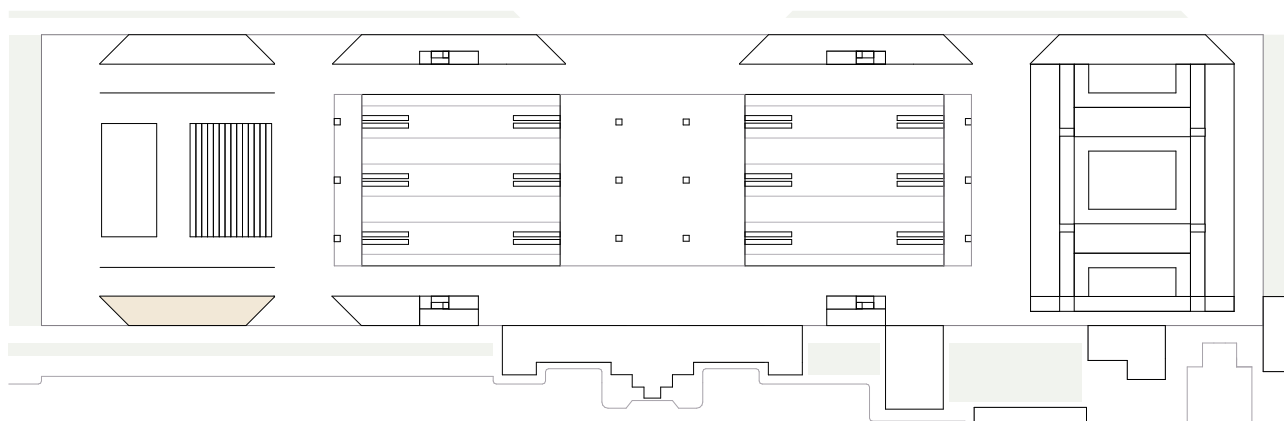


Fig. 67 | Cultura (Piso Térreo) // Museu da Rota da Seda

Para quem procura um lugar de repouso, é possível recorrer a uma das 118 cabines situadas a Este das plataformas, divididas entre o piso térreo e o primeiro piso da área C. Distribuídas ao longo de pátios interiores, são acessíveis pelo interior e exterior da estação a qualquer hora do dia, assim como as cabines de duche e as salas de trabalho (Fig. 68).

Contrariamente ao que aconteceria num hotel tradicional, todos estes espaços poderão ser alugados à hora - não podendo, porém, ultrapassar um período de 12 horas - recebendo os viajantes que desejem recuperar de uma jornada cansativa ou aqueles que vão partir de madrugada. O aluguer pode ser feito nos balcões da receção, ou recorrendo a um dispositivo com acesso à internet.

As cabines de repouso estão divididas em três tipologias (Fig. 69, 1-3), tendo em consideração os vários tipos de passageiros: as individuais *PowerNap* (7m²) e *Sleep&Work* (15m²), e a *Family* (30m²), equipada com duche e instalação sanitária privada, destinada a famílias de 4 a 8 pessoas.

Os espaços de duche (4m²) e massagem (6m²) são para usufruto singular (Fig. 69, 6), sendo complementadas por um jacuzzi de águas tépidas central. As salas de trabalho estão destinadas a grupos de 8 a 14 pessoas (Fig. 69, 4-5), podendo ser ocupadas por estudantes ou empresas que pretendem fazer uma reunião ou uma pequena apresentação.

Estão previstas também cabines de repouso duplas, equipadas com beliches, destinadas a todos os funcionários da estação. Estas estão situadas estrategicamente junto à copa, aos edifícios administrativos e à torre de controlo preexistente (Fig. 70).

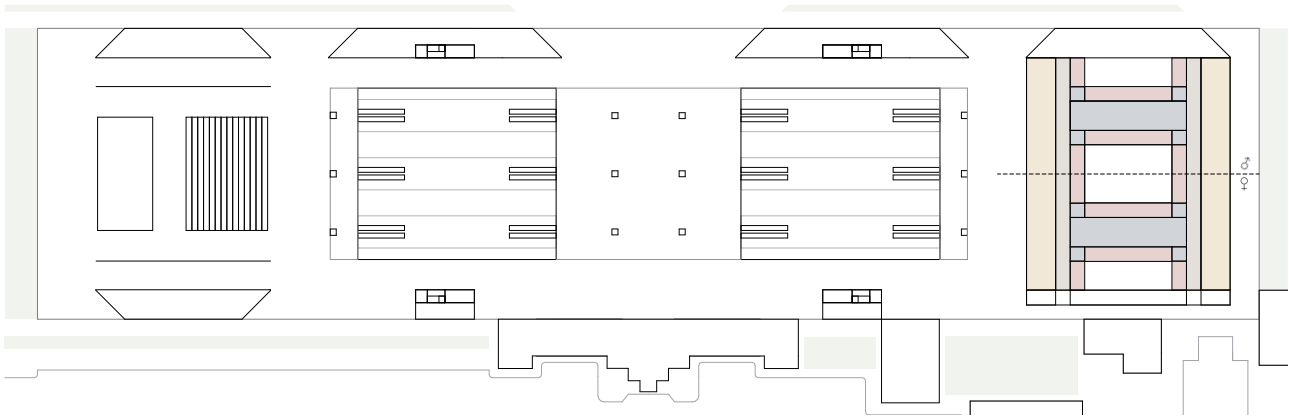


Fig. 68 | Repouso e Reunião (Piso Térreo) // Recepção Salas de trabalho Repouso I.S./Banhos

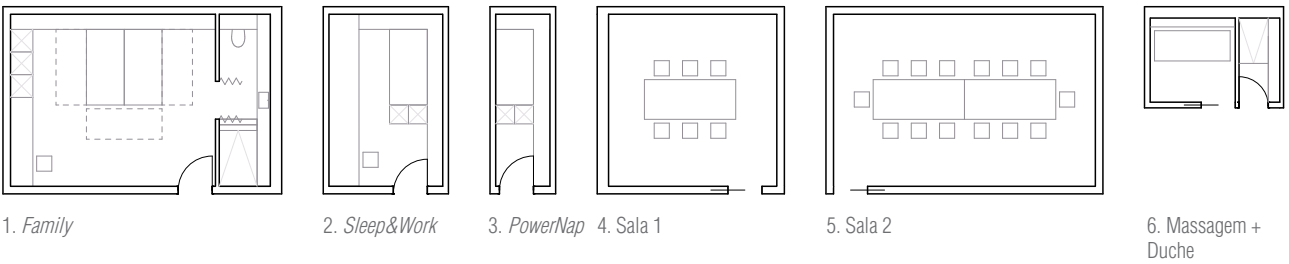


Fig. 69 | Tipologias de cabines

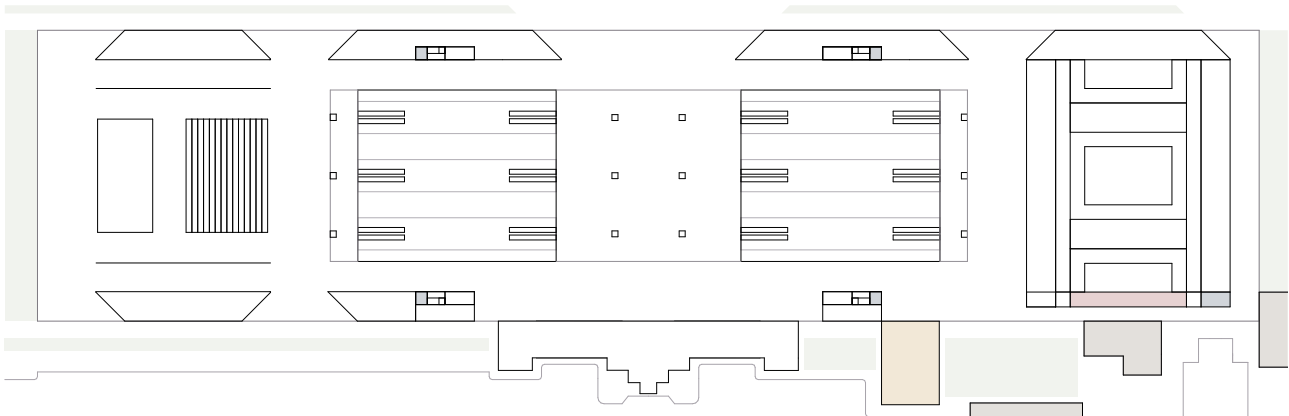


Fig. 70 | Escritórios e Áreas de Apoio (Piso Térreo) // Torre de Controlo Escritórios Repouso Balneários 0 50m

4.2.3 | O EMBARQUE

Para quem desejar viajar para outras cidades sírias ou aventurar-se a alta velocidade por terras distantes, o bilhete pode ser adquirido nos balcões do edifício principal – que mantém o seu programa original –, nas máquinas localizadas junto às zonas de entrada e saída ou então com o telemóvel, após a instalação de uma aplicação. Caso queiram guardar os seus pertences enquanto esperam pela hora do embarque, estão disponíveis várias zonas de cacifos ao longo da estação (Fig. 71).

Ao passarem a zona de controlo de bagagem (Fig. 72, --), os passageiros devem aguardar na zona de espera A, até serem autorizados a dirigir-se para a plataforma indicada no bilhete. Assim que o comboio chega é realizado o desembarque, não sendo possível a ninguém que esteja na zona A descer sem que todas as carruagens estejam vazias. Os passageiros recém chegados a Alepo saem pelas extremidades das plataformas (B), passando pelas máquinas de controlo de passaportes (Fig. 72, --).

As plataformas centrais são de acesso público, enquanto que as plataformas laterais servem para o estacionamento das carruagens, em caso de avaria. Nas plataformas 1-4 circulam comboios de alta velocidade internacionais, podendo transportar até 620 passageiros. Nas plataformas 5-6 circulam comboios suburbanos de menor dimensão, nos quais podem viajar até 300 pessoas (Fig. 73).

Para 2045 está prevista uma melhoria nos serviços suburbanos, diminuindo a necessidade de recorrer ao transporte particular para circular entre cidades. A frequência de comboios de alta velocidade aquando a abertura da Gare de Alepo será de um por hora, estando o espaço preparado para o seu aumento gradual até 2060.

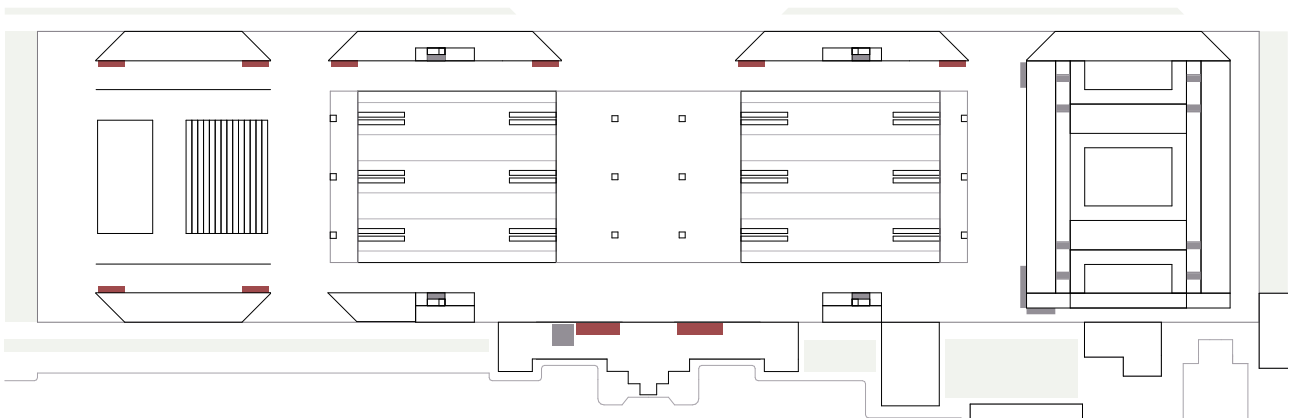


Fig. 71 | Embarque e Bagagem (Piso Térreo) // ■ Bilheteira ■ Cacifos

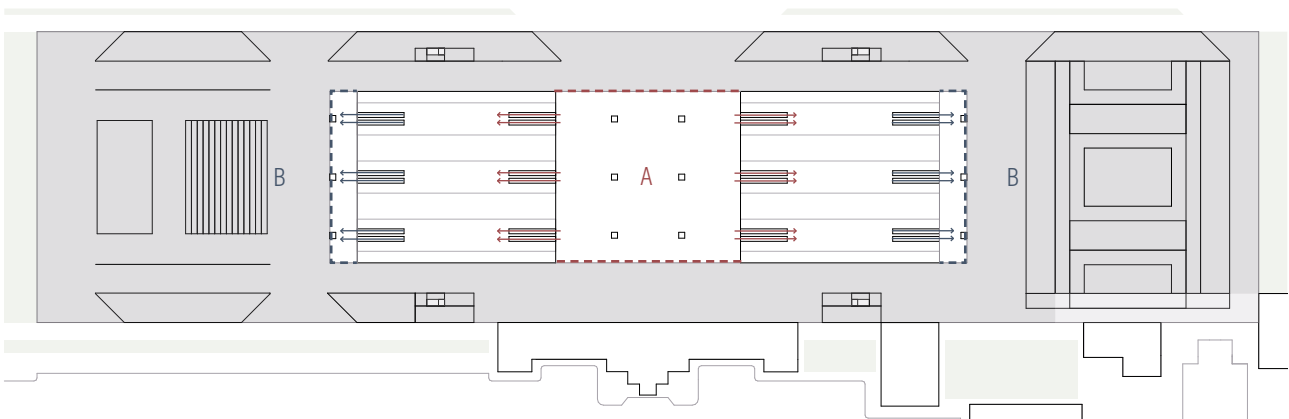


Fig. 72 | Acessos e Circulação (Piso Térreo) // ■ Acesso s/bilhete □ Acesso c/bilhete ■ Acesso restrito — Embarque (Entrada) — Desembarque (Saída)

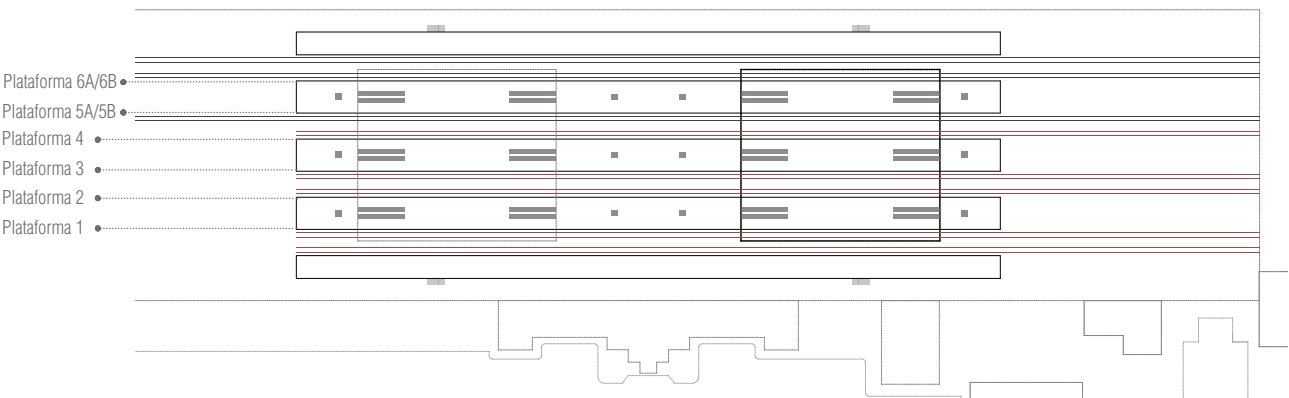


Fig. 73 | Plataformas (Piso -1) // ■ Acesso público ■ Acesso staff — Comboios Internacionais — Comboios Urbanos/Suburbanos

4.2.4 | A METÁFORA

1 - Ver Capítulo 4.1.1, p. 67, Fig. 46

2 - (tradução livre). In FATHY, Hassan - *Natural Energy and Vernacular Architecture*, p. 50

3 - Ibid., p.50.

4 - Esta varia consoante a alterações na intensidade e no ângulo de incidência solares. Ibid., p.50.

5 - Controlando o aumento médio de calor do telhado e a transmissão de calor para o espaço protegido. Ibid., p.50.

6 - "O atraso térmico das soluções indica-nos a diferença de tempo entre uma variação de temperatura numa das superfícies do sistema construtivo e a manifestação dessa variação na face oposta, quando o sistema é sujeito a um regime variável de transmissão de calor. Soluções com um atraso térmico mais elevado contribuem para a melhoria do comportamento térmico dos edifícios, visto que retardam a perda ou ganho de calor através da envolvente." Disponível em <https://www.amorimisolamentos.com/vantagens/inercia-termica/> (Consultado a 03/09/19)

7 - Ver Ver Capítulo 4.1.1, p. 66, ponto 34

Definidos o faseamento e programa funcional da estação proposta, chega agora o momento de conhecer a expressão da estrutura responsável por proteger e sombrear a futura Gare de Aleppo.

Um dos primeiros aspetos a considerar prende-se com a configuração da mesma. Embora numa fase conceptual tenha sido representada através de uma superfície plana¹, é importante perceber que Aleppo está situada num território solarengo e de grandes amplitudes térmicas, solicitando uma solução diferente.

Segundo Hassan Fathy, neste contexto geográfico existem vantagens em "inclinarmos ou arquearmos a cobertura"². Este gesto aumenta o "pé direito interior", permitindo que "o ar quente suba ou seja conduzido através do telhado para o exterior"³. Enquanto que uma superfície plana, estando totalmente exposta ao Sol, "recebe radiação solar continuamente ao longo do dia"⁴, uma superfície inclinada permite que "a intensidade da radiação solar se espalhe por uma área maior"⁵, criando zonas alternadas de luz e sombra. A aplicação de materiais com uma inércia térmica elevada na cobertura - como o tijolo - ajuda a manter a temperatura no espaço interior, através da absorção do calor e consequente desfasamento nas perdas e ganhos térmicos⁶.

Paralelamente ao desempenho da peça arquitetónica imaginada surge a necessidade de lhe atribuir um significado que a aproxime do lugar de intervenção. Como sugerido anteriormente, a Gare de Aleppo vai tornar-se numa das futuras portas da cidade⁷, prevendo que a resposta para a mesma deva ser procurada ao longo dos torreões pétreos que marcam a paisagem muralhada dos aglomerados urbanos sírios.

O arco revelou-se um elemento constante nos momentos de entrada e saída da urbe. Entre as suas diversas manifestações formais destaca-se o arco persa⁸, não só pela sua presença no Bab al-Hadid⁹, a nordeste da Cidade Antiga de Aleppo (Fig. 75), mas também pela sua representação no Bab Bagdade¹⁰, em Raqqa (Fig. 74), criando assim uma simbiose plena entre a narrativa que originou a estação¹¹ e o seu papel futuro.

Como se poderá verificar nos desenhos do projeto, a relação entre a forma, a altura e a largura do arco escolhido são as mais adequadas para as dimensões e expressão procuradas na gare contemporânea, tornando possível a conceção de uma estrutura modular metálica que não só se relaciona em pleno com o edificado preexistente, como também respeita o dimensionamento das plataformas e a distancia das catenárias, permitindo a criação de espaços com escalas diferentes, consoante o seu papel.



8 - Também conhecido por “keel arch” e “tudor arch” (em Inglaterra), é um arco desenhado com quatro centros, caracterizando-se por ser baixo e largo, com um vertice pontiagudo. Predominante na arquitetura da Persia (atual Irão), acabando por se espalhar pela Ásia e Médio Oriente. In BURCKHARDT, Titus - *Art of Islam, Language and Meaning*, p. 26

9 - “Bab al-Hadid (or the Iron Gate) was originally planned during the reign of al-Zahir Ghazi and built by his son Mohammed as Bab al-Qanat (the Aqueduct Gate). It was rebuilt by the final Mamluk sultan Qansuh al-Guri in 1509. It holds an unknown shrine within its walls.” Disponível em <https://archnet.org/sites/2873> (Consultado a 23/08/19).

10 - “The Gate of Baghdad is the one surviving gate in al-Raqqa’s massive wall that measures 8.5m thick. The gate is located on the southeastern corner of the wall.” Disponível em <https://archnet.org/sites/3502> (Consultado a 23/08/19).

11 - Ver Capítulo 3.2

Fig. 74 e 75 | Bab Bagdad, Raqqa. 1930; Bab al-Hadid, Aleppo. 2013

12 - "One of the primary challenges in the project was that the design and construction of the stations was carried out completely independent of the civil works and track installation. Therefore, the stations were designed, and workflows planned, to allow civil works to continue in parallel." Disponível em <https://www.fosterandpartners.com/projects/haramain-high-speed-rail/>. (Consultado a 03/09/19)

13 - "When considering economic criteria this would hardly be possible in any other material (...) So steel becomes the material that makes anything and everything possible!" In DEPLAZES, Andrea - *Constructing Architecture: Materials, Processes, Structures; a Handbook*, p. 118

14 - "Building with steel involves low use of raw materials. For each structural member no more material is used than is necessary for that member to perform its function." Disponível em <https://www.sustainableinsteel.eu/>. (Consultado a 03/09/19)

15 - "With 95% of recycling (structural steel), steel is the most recycled construction material. (...) But what makes steel extraordinary is that it is indefinitely recyclable without any loss of its characteristics in comparison to other construction materials." Disponível em <https://www.steelconstruct.com/best-friend-circular-economy/>. (Consultado a 03/09/19)

16 - "A steel load-bearing structure provides ample freedom in the arrangement and rearrangement of the building." Disponível em <https://www.sustainableinsteel.eu/>. (Consultado a 03/09/19)

17 - Ver Capítulo 4.2.1, ponto 5

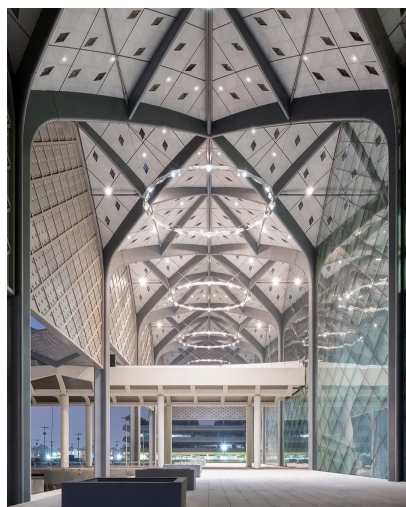
Considerando as alterações infraestruturais necessárias para possibilitar a chegada dos comboios de alta velocidade a Alepo, este sistema construtivo possibilita que o esqueleto da estação possa estar a ser construído em qualquer ponto do globo, paralelamente às obras necessárias para a reformulação da ferrovia e instalação do sistema elétrico¹².

Para além disso, o aço é um material que responde às preocupações com a sustentabilidade ambiental do século XXI¹³. Devido ao facto dos módulos serem produzidos num ambiente seco controlado, o desperdício provocado durante a sua montagem no lugar é muito reduzido, não sendo necessário adicionar qualquer substância para que as peças cumpram a sua função¹⁴. É possível, inclusivamente, que o material usado no seu fabrico seja o resultado da reutilização de outros elementos¹⁵.

Outra vantagem é a flexibilidade na construção e organização do espaço projetado, permitindo o seu fácil faseamento¹⁶. Como referido anteriormente, para além da área de embarque e acesso às plataformas, a Gare de Alepo vai oferecer à cidade uma área cultural e uma zona de repouso e reunião¹⁷, facilitando a sua adição em tempos distintos.

O ritmo do projeto será marcado pela construção de colunas e arcos, definindo árvores estruturais independentes. Estas repetem-se segundo uma matriz quadrangular de 19x19m e 9,5x9,5m, indo ao encontro das estruturas em canópias¹⁸ amplamente exploradas na 2ª metade do século XX por Pier Luigi Nervi¹⁹ e Félix Candela²⁰. Inicialmente concebidas com uma coluna prefabricada de betão e um capeamento metálico, este sistema foi reinterpretado nas estações de Santiago Calatrava (Fig. 78) e Norman Foster (Fig. 79), recorrendo apenas ao aço.

Através deste sistema é possível obter uma configuração arquitetónica que vai ao encontro do efeito cénico obtido nas mesquitas, predominantes no imaginário islâmico. Quer seja pelo enquadramento visual da cidade proporcionado pelo arco (Fig. 76), ou pelo ritmo geométrico dos *riwaq*²¹ que definem os pátios interiores (Fig. 77), a estação vai permitir aos residentes locais visitar um espaço que lhes é familiar, e aos visitantes estrangeiros entrar em Aleppo com uma imagem contemporânea da sua narrativa visual.



18 - Ver Capítulo 4.1.3, ponto 5

19 - Referência ao Palazzo del Lavoro, de Gio Ponti. Disponível em <https://www.atlasofplaces.com/architecture/palazzo-del-lavoro/>.) (Consultado a 03/09/19)

20 - Referência à Estação de Metro Candelaria e à Fabrica Celestino Fernandez. In ALANÍS, Enrique X. de Anda - *Candela*.

21 - "In a mosque, it means an arcade carried on columns or pillars." Disponível em <http://www.islamic-art.org/Glossary/NewGlossary.asp?DisplayedChar=18>. (Consultado a 03/09/19)

Fig. 76 e 77 | Mesquita Hassan II, Casablanca. 2018 . Grande Mesquita de Aleppo, Aleppo. 1983

Fig. 78 e 79 | Gare do Oriente, Lisboa. 2019 . Estação Makkah Haramain, Meca. 2019

22 - Ver Capítulo 4.2.1, p. 82

23 - Ver Capítulo 4.2.2, p. 84

Aliada à metáfora proposta (Fig. 81 e 82) surge a exploração da *performance* tecnológica da cobertura desenhada, na qual se procurou perceber o seu comportamento perante a variação da temperatura e das condições meteorológicas, não só nos espaços fechados como também nas áreas permeáveis à circulação constante de passageiros.

Para além da colocação de tubos de drenagem no interior dos pilares metálicos (Fig. 80, 1), que permitem a recolha das águas pluviais²², os limites Norte e Sul do *train shed* foram invertidos, criando áreas abrigadas da chuva que se tornam simultaneamente espaços de sombra convidativos para os dias quentes de Verão (Fig. 80, 2). Este gesto, para além de concretizar o toque com o edifício preexistente, alberga também as áreas de restauração e comércio criadas ao longo da estação²³, voltadas para os bairros adjacentes (Fig. 80, 3).

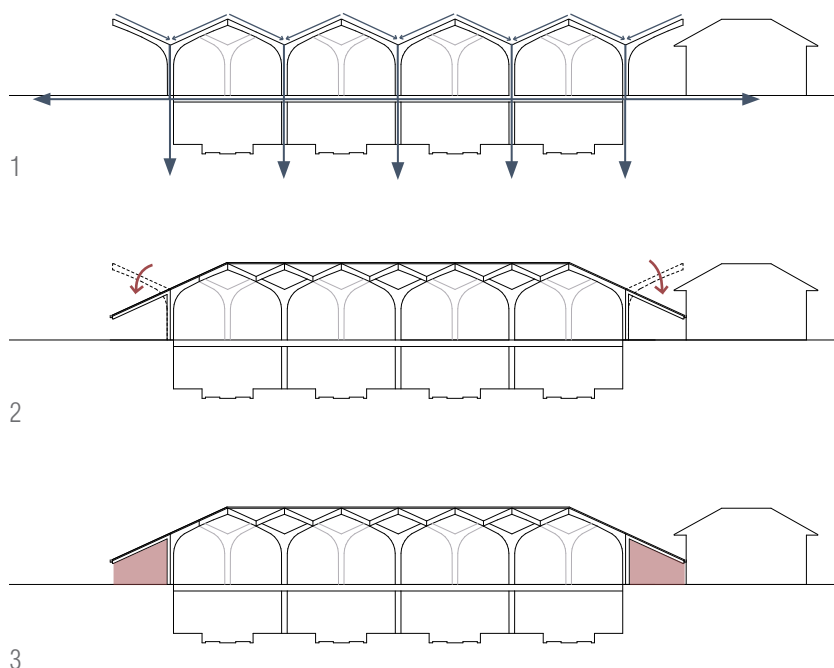


Fig. 80 | Diagrama da Cobertura

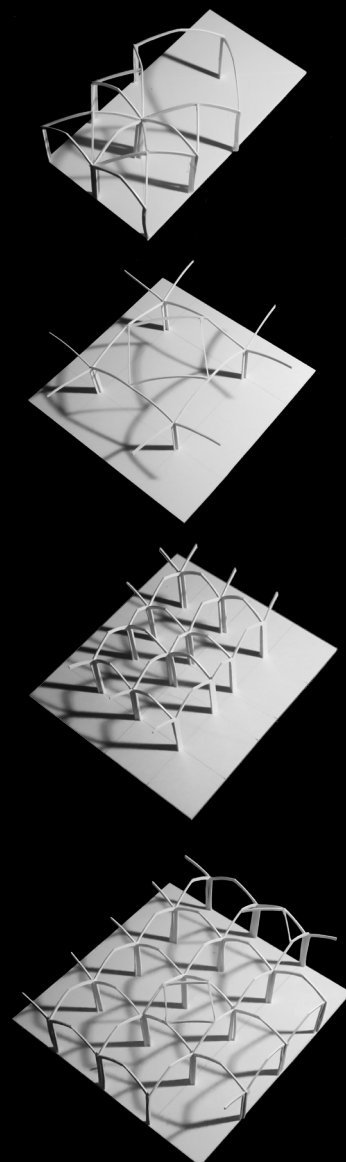
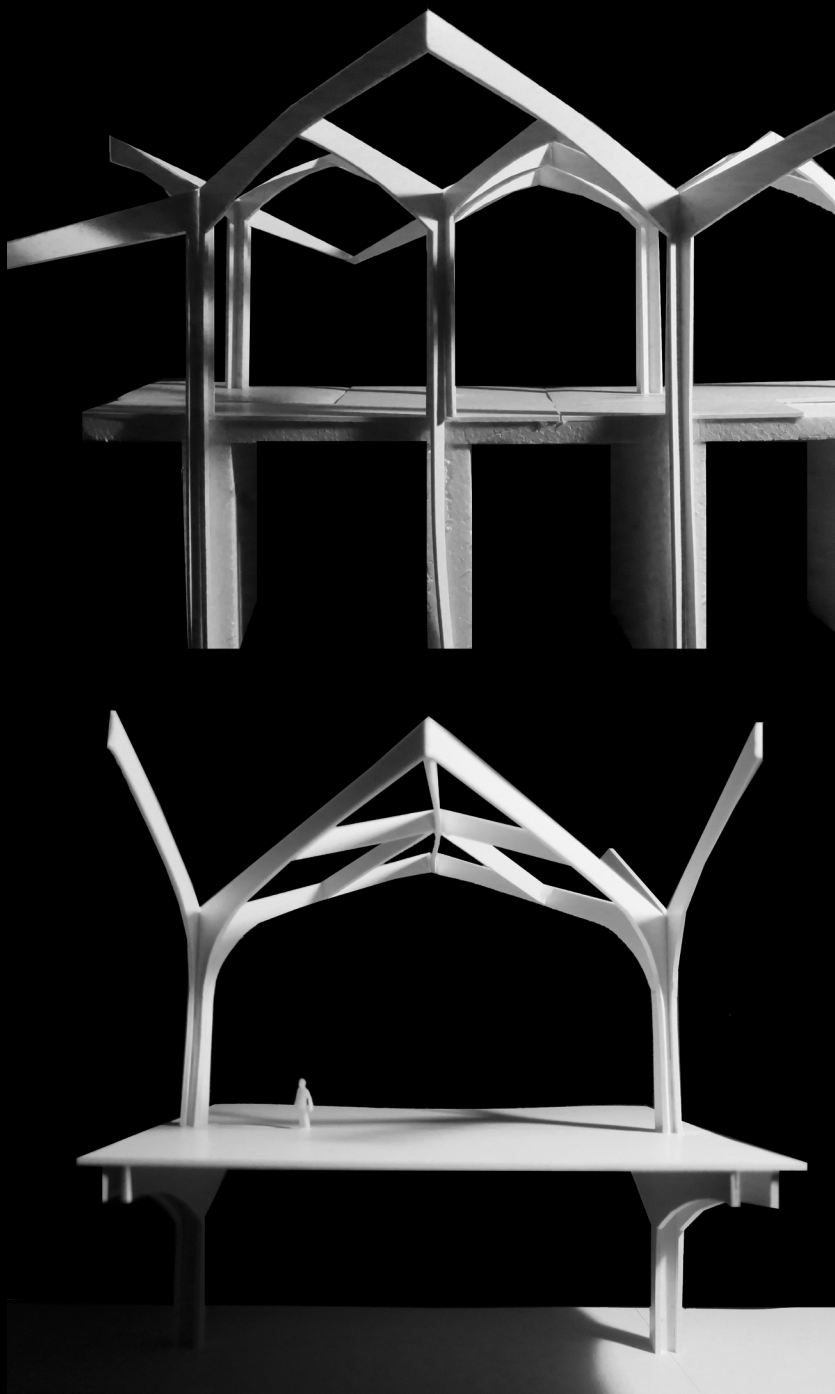


Fig. 81 e 82 | Maquetas 15-19 . Escala 1:200 . PVC (a cima) // Maquetas 20-21 . Escala 1:100 . PVC (à esquerda)

24 - "The artist who wishes to express the idea of the "unity of existence" or the "unity of the real" has actually three means at his disposal: geometry, which translates unity into the spatial order, rhythm, which reveals it in the temporal order and also indirectly in space, and light which is to visible forms what Being is to limited existences." In BURCKHARDT, Titus - *Art of Islam, Language and Meaning*, p. 80

25 - "(in Islamic countries) a communal bathhouse, usually with separate baths for men and women." Disponível em <https://www.dictionnaire.com/browse/hammam> (Consultado a 03/09/19)

Procurou-se que o revestimento da cobertura, para além de garantir que a estação se mantivesse fresca durante os meses de maior calor, fosse o culminar o vínculo procurado entre a tecnologia ferroviária e a atmosfera característica dos espaços interiores islâmicos.

Para que tal fosse possível, foram propostos dois sistemas de painéis modulares distintos, concebidos segundo a geometria do quadrado e do triângulo, dimensionados para encaixar no topo da estrutura metálica após a conclusão da sua montagem.

O primeiro vai complementar a geometria e o ritmo procurados no projeto através da luz — expressando a unidade arquitetónica desejada²⁴ —, seja esta natural ou artificial. Recorrendo a painéis perfurados — cobertos com chapa metálica ou painéis de madeira no interior, consoante a área do projeto onde são colocados —, os espaços são iluminados de acordo com a sua relevância na circulação dos transeuntes, à semelhança do que sucede no *hammams*²⁵ de Alepo (Fig. 83 e 84) ou nos *souqs* que percorrem a Cidade Antiga. Os materiais serão produzidos no local, partindo do princípio que em 2035 existirão condições para tal aconteça.

Tendo como objetivo principal a iluminação da estação e das áreas urbanas adjacentes durante a noite, foi considerada a instalação de módulos com painéis solares integrados, sendo o revestimento interior igual ao referido no parágrafo anterior. Está previsto que a energia obtida pela radiação solar seja armazenada nas baterias existentes na laje nervurada situada no piso térreo, podendo inclusivamente ser usada para aquecimento de águas — nas zonas de balneários e banhos — e alimentar parcialmente os comboios que circulam.

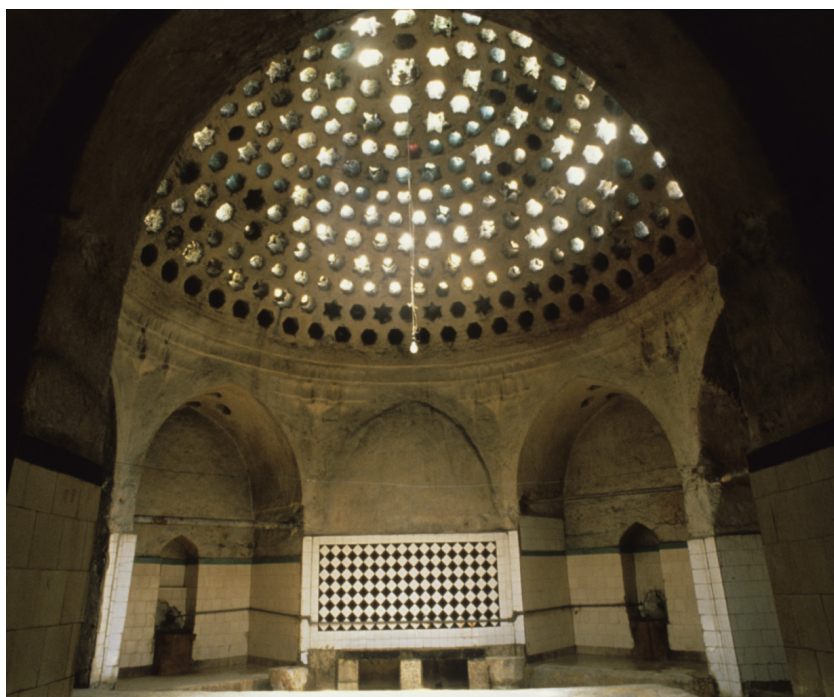


Fig 83 | Hammam Bahram Basha, Aleppo

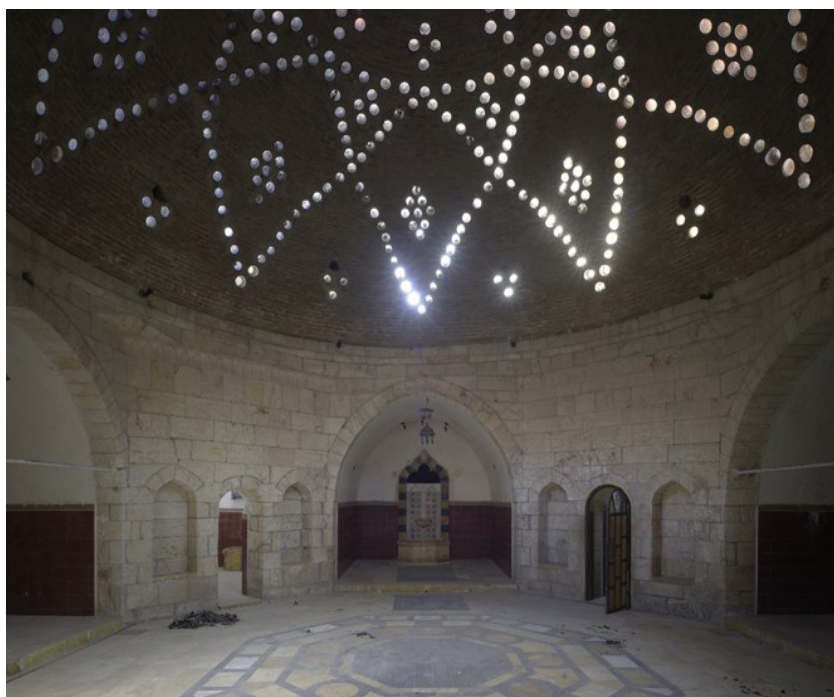


Fig 84 | Hammam Yalbugha al-Nasiri, Aleppo

27 - "sun-dried brick made of clay and straw, in common use in countries having little rain-fall." Disponível em <https://www.dictionary.com/browse/adobe>

28 - (tradução livre). In Traditional Syrian Architecture - CORPUS Levant, p. 23

29 - Disponível em https://issuu.com/dida-unifi/docs/earthen_domes_and_habitat/223, p. 331-338

30 - "A compressed earth block (CEB), also known as a pressed earth block or a compressed soil block, is a building material made primarily from damp soil compressed at high pressure to form blocks. Compressed earth blocks use a mechanical press to form blocks out of an appropriate mix of fairly dry inorganic subsoil, non-expansive clay and aggregate."

31 - Disponível em <https://madhavuniversity.edu.in/manufacturing-and-testing-of-plastic-sand-bricks.html>

O segundo sistema teve como ponto de partida a descoberta de uma tradição construtiva concretizada com tijolos de adobe²⁷, predominantes nas áreas rurais a Norte de Aleppo (Fig. 85). Após a sua "secagem e endurecimento ao sol"²⁸, estes são empilhados de modo a formarem cúpulas com formas variadas²⁹ (Fig. 86), permitindo que a temperatura do interior das habitações se mantenha entre os 23°C e os 29°C, independentemente da amplitude térmica exterior.

Com o objetivo de promover a mão-de-obra local e a participação dos habitantes sírios na conceção do projeto, propõe-se que o segundo sistema seja composto por painéis modulares reforçados com uma armadura metálica no interior, nos quais serão inseridos os tijolos, sendo o reboco pelo exterior realizado após a sua colocação na cobertura da estação, possibilitando a sua impermeabilização.

Para que tal fosse exequível seria necessário realizar previamente vários protótipos e testes, nomeadamente na composição matérica que compõe os tijolos – que, uma vez colocados no painel, estariam a funcionar à compressão – tornando-os mais resistentes às vibrações que o vento e a chegada dos comboios de alta velocidade podem provocar na estrutura metálica. Possivelmente esta aproximar-se-ia da tecnologia BTC³⁰ ou até mesmo das experiências recentes que incluem plástico reciclado na sua composição³¹.

As experiências necessárias para a concretização dos painéis seriam feitas em sinergia com as populações residentes, que teriam oportunidade de adquirir *knowhow* sobre novos modos de construir – podendo, posteriormente, aplicá-los noutros projetos.



Fig 85 | Casas de adobe perto de Aleppo



Fig 86 | Cúpula triangular perto de Raqqa.

Perante as premissas assumidas, o projeto acabará por ultrapassar a função de uma estação de comboios — que, por si só, concretiza a ideia de um telhado partilhado (Fig. 87) por passageiros oriundos de várias nações e cidadãos residentes. Para além de potenciar e permitir a regeneração de uma área da cidade atualmente esquecida — através de um programa variado voltado não só para a Gare de Alepo, mas também para os bairros que a rodeiam — é um elemento que vai promover a partilha enriquecedora de conhecimento tecnológico e construtivo entre entidades locais e estrangeiras.

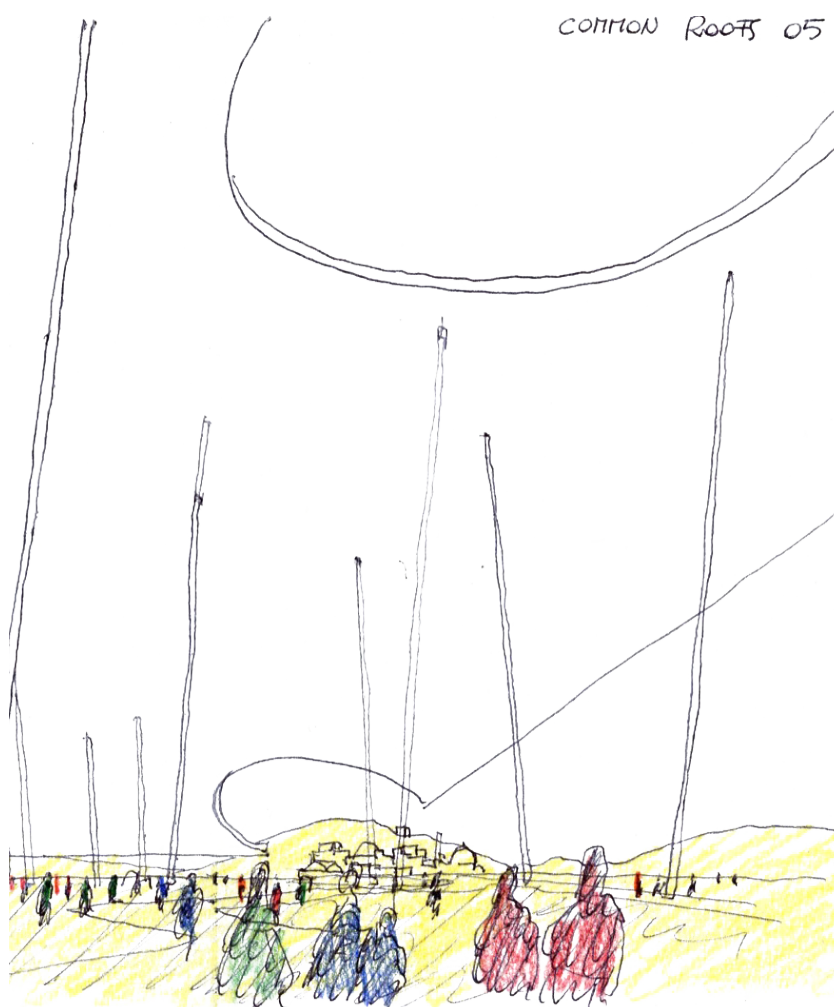


Fig 87 | Common Roofs 05, Marco Ferrari. 2017

5 | ESTAÇÃO TERMINAL

O desembarque na Estação Terminal representa um momento de calma e introspeção, promovendo uma reflexão sobre as contradições que marcaram a jornada realizada, enquanto se prepara o regresso a casa.

A distância física a **Alepo**, que inicialmente poderia provocar receios e dúvidas na abordagem ao tema escolhido, rapidamente revelou não ser problemática. Recorrendo às tecnologias e plataformas online do século XXI – quer na recolha de dados, quer no contacto com residentes locais – estas possibilitaram a obtenção do material necessário para a concretização do projeto, não limitando de todo o processo de trabalho.

Paralelamente, a leitura dos relatos dos viajantes de outrora aliada às conversas com arquitetos, colegas e jovens sírios foram imprescindíveis para o enriquecimento da proposta, chamando à atenção para pormenores que provavelmente escapariam se o presente trabalho tivesse sido encarado como um ato solitário.

Pensar um projeto para **2060** foi um dos maiores desafios deste exercício, acabando por ser essencial para o defender. No princípio de Agosto, enquanto conversava com Nour Machlah¹ num café junto à Estação do Rossio, fui confrontada com a seguinte questão: “Tendo em conta os edifícios que foram destruídos pelos conflitos, porque é que projetar uma estação de comboios foi a primeira coisa que te ocorreu?”.

Rapidamente lhe expliquei o planeamento previsto para o projeto – que, idealmente, iria ser posterior ou contemporâneo da reconstrução e regeneração dos tecidos urbanos afetados –, quais os agentes envolvidos, o que é que o tinha motivado e quais as suas potencialidades para a cidade.

1 - Estudante de arquitetura sírio da Universidade de Évora

Compreendida a perspectiva sobre o tema, terminamos a conversa com uma partilha sobre viagens sobre carris no território Euroasiático que nos é comum, com o estudante de arquitetura sírio a imaginar como seria o futuro se algum dia, em Aleppo, pudesse apanhar “aqueles comboios rápidos” em que andou na Turquia.

Foram precisamente os habitáculos móveis de alta velocidade da **Nova Rota da Seda** que atribuíram ao desenho da **Estação Ferroviária** uma dimensão de difícil controlo. Os vários estudos em maquete e a comparação entre cidades e estações de todo o mundo foram fundamentais para o seu desenvolvimento, e a escolha de um sistema construtivo modular – inspirado em elementos geométricos locais – facilitou o seu domínio e conceção, assim como a inclusão das estruturas preexistentes no projeto.

Para além da procura de uma simbiose entre uma tipologia originalmente ocidental e espaços característicos do imaginário islâmico, o definição do programa da Gare de Aleppo teve também como base a minha experiência pessoal. Nas inúmeras viagens de comboio realizadas pela Europa, muitas foram as vezes em que procurei um lugar para descansar umas horas ou para trabalhar junto à estação, mas sem sucesso. Este aspeto, aliado aos hábitos e costumes dos locais, foi crucial para o encontro de soluções que aglutinassem a estação com a urbe para a qual é projetada.

É possível que, num primeiro momento, a Gare de Aleppo seja um lugar mais procurado por estrangeiros que visitam a cidade em lazer ou negócios do que propriamente por cidadãos locais. O uso dos espaços oferecidos pela estação entrará aos poucos na rotina dos seus habitantes – pensando nas gerações mais jovens –, sobretudo se este equipamento for

devidamente integrado em eventos urbanos ou se, no limite, em 2060, os aviões revelarem ser ineficientes na realização de viagens de longo curso, passando a ser o comboio de alta velocidade a opção mais económica e sustentável.

2 - Disponível em <http://worldpopulationreview.com/world-cities/aleppo-population/>
(Consultado a 29/09/19)

Tendo em conta o crescimento populacional previsto para a cidade – cerca de 3,5 milhões de habitantes em 2035² –, a Gare de Alepo foi projetada para participar no renascer deste lugar, que ultrapassará os limites que lhe foram sendo impostos por terceiros. Um dia, com o aproximar do século XXII, os atuais jovens sírios estarão sentados com os seus filhos e netos nos muros da Cidadela e observarão ao longe, com nostalgia, o telhado que lhes permitiu apanhar o comboio da paz e da esperança.

BIBLIOGRAFIA

ALLEN, Edward, ZALEWSKI, Wacław - *Form and Forces: Designing Efficient, Expressive Structures*. Nova Jersey: John Wiley & Sons, 2009.

ALANÍS, Enrique X. de Anda - *Candela*. Colónia: Taschen, 2016.

AL-SABOUNI, Marwa - *The Battle for Home: The Vision of a Young Architect in Syria*. Londres: Thames and Hudson, 2016.

ANGÉLIL, Marc, AVERMAETE, Tom [et al.] - *Infrastructure Space*. Berlim: Ruby Press. 2017.

AUGÉ, Marc - *Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Lisboa: Letra Livre, 2012.

BIANCA, Stefano - *Urban Form in the Arab World - Past and Present*. Zurique: vdf, 2000.

BURCKHARDT, Titus - *Art of Islam: Language and Meaning*. Nova Iorque: World Wisdom, 2009.

BURNS, Rose - *Aleppo, a History*. Londres, Nova Iorque: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017.

BURNS, Ross - *Monuments of Syria: A Historical Guide*. Londres, Nova Iorque: I.B. Tauris, 2009.

CARVALHO, Ricardo - *Is Time a Raw Material?*. Veneza: Incipit Editore, 2017.

CHARLESWORTH, Esther - *Architects Without Frontiers: War, Reconstruction and Design Responsibility*. Oxford: Elsevier, 2006.

CHEVALIER, Jean, GHEERBRANT, Alain - *Dicionário dos Símbolos*. Lisboa: Teorema, 1994.

CHOAY, Françoise - *Alegoria do Património*.
Reimpressão. Lisboa: Edições 70, 2010.

CHOAY, Françoise - *As Questões do Património*.
Reimpressão. Lisboa: Edições 70, 2010.

COWARD, Martin - *Urbicide, The politics of urban destruction*.
Oxon: Routledge, 2009.

CRUZ, Valdemar - *Retratos de Siza*.
Coimbra, Lápis de Memórias, 2017

CULLEN, Gordon - *Paisagem Urbana*.
Lisboa: Edições 70, 2006

DAHER, Rami, MAFFI, Irene - *The Politics and Practices of Cultural Heritage in the Middle East: Positioning the Material Past in Contemporary Societies*.
Londres, Nova Iorque: I.B. Tauris, 2009.

DAVID, Jean-Claude, BOISSIÈRE, Thierry - *Alep et ses territoires*.
Beirute - Damasco: Presses de l'Ifpo, Institut français du Proche-Orient, 2014.

DEPLAZES, Andrea - *Constructing Architecture: Materials, Processes, Structures; a Handbook*.
Basel, Birkhäuser, 2008

EDWARDS, Brain - *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*.
London: Taylor & Francis, 1996.

FATHY, Hassan - *Natural energy and vernacular architecture: principles and examples with reference to hot arid climates*. Chicago: University of Chicago Press, 1986.

FERLENGA, Alberto [et al.] – *Syria – The Making of the Future: from uricide to the architecture of the city*. Veneza: Incipit Editore, 2017.

FRANKOPAN, Peter - *The Silk Roads: A New History of the World*. Londres: Bloomsbury, 2015.

FRANKOPAN, Peter - *The New Silk Roads: The Present and Future of the World*. Londres: Bloomsbury, 2018.

GAUBE, Heinz, WIRTH, Eugen - *Aleppo: historische und geographische Beiträge zur baulichen Gestaltung, zur sozialen Organisation und zur wirtschaftlichen Dynamik einer vorderasiatischen Fernhandelsmetropole*. Ludwig Reichert, 1984.

GEHL, Jan – *A Vida entre Edifícios*. Lisboa: Livraria Tigre de Papel, 2017

GOITIA, Fernando Chueca – *Breve história do urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença. 1982.

GRUBE, Ernst J., DICKIE James, GRABAR Oleg, SIMS Eleanor, LEWCOCK RoKAB-BANI, Oussama - *Prospects for Lebanon: The Reconstruction of Beirut*. Londres: Center for Lebanese Studies, 1992.

H. A. R. Gibb - *The Travels of Ibn Battuta, A.D. 1325-1354: Volume I*. Nova Delhi: Munshiram Manoharlal, 1999

HERTZBERGER, Herman - *Lessons for Students in Architecture*. Uitgeverij 010 Publishers, 1991.

JAYYUSI, Salma Khadra [et al.] - *The City in the Islamic World*. Leida: Brill Academic Pub, 2008.

KOOLHAAS, Rem – *Generic City*. Nova Iorque: The Monacelli Press, 1995.

KOOLHAAS, Rem – *S M L XL*
Nova Iorque: The Monacelli Press, 1995.

LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*.
Lisboa: Edições 70. 2014.

MANSEL, Philip – *Aleppo: the rise and fall of Syria's great merchant city*.
Londres: I.B. Tauris, 2016.

MEEKS, Carroll L. V. – *The Railroad Station: An Architectural History*.
Dover Architecture, 2012.

MONEO, Rafael – *The Souks of Beirut*.
Munique, Londres, Nova Iorque: Prestel, 1998.

MORTADA, Hisham – *Traditional Islamic principles of built environment*.
Londres: RoutledgeCurzon, 2003.

PEVSNER, Nikolaus – *A History of Building Types*.
Nova Jersey: Princeton University Press, 1979.

ROSSI, Aldo – *A Arquitetura da Cidade*.
Pádua: Marsilio, 1966, n. e. Lisboa: Cosmos. 2001.

In SHAW, Martin – *New wars of the city: Relationships of "Urbicide", in cities, war and terrorism, towards an urban geopolitics*.
Oxford: Blackwell Publishing. 2004

SAUVAGET, Jean – *Alep: Essai sur le développement d'une grande ville syrienne, des origines au milieu du XIX siècle*.
Paris: P. Geuthner, 1941.

THEROUX, Paul – *O Grande Bazar Ferroviário*.
Lisboa: Quetzal Editores. 2019

BIBLIOGRAFIA

UBERBAU, GTZ - Aleppo Diverse Open City | An Urban Vision for the Year 2025: Final Report. 2010.

WATENPAUGH, Keith David - *Being Modern in the Middle East: Revolution, Nationalism, Colonialism, and the Arab Middle Class*.
Nova Jersey: Princeton University Press, 2012.

WIRTH, Eugen [et al.] - *Architecture of the Islamic World, it's History and Social Meaning*.
Londres: Thames and Hudson, 1978.

ZUMTHOR, Peter - *Atmosferas*.
Barcelona: Gustavo Gili; 2006.

ZUMTHOR, Peter - *Thinking Architecture*.
Boston: Birkhauser, 1999.

CONFERÊNCIAS

AL-SABOUNI, Marwa - "The Battle for Home".
Dublin. 2018

HAFEDA, Mohamad. "An Alternative Future - Art and Architecture between Lisbon and Baghdad".
Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 2018

MACIEL, Carlos Alberto, DELIJAICOV, Alexandre - "Arquitetura como Infraestrutura".
Porto: Casa da Arquitetura. 2019

DISSETAÇÕES E TESES

AVENDANO, Rolando A. Zamora - L'Albergo Diurno Metropolitano Venezia di Milano. Milão: Politecnico di Milano, 2016.

NEGLIA, Giulia Annalinda – Aleppo: Processi di formazione della città medievale islamica.

Bari: Poliba Press Arte Grafiche Favia, 2009.

MIROGLU, Ebru Aras - The transformation of urban space at the conjunction of the old and new districts: the city of Aleppo.

Turquia: Middle East Technical University, 2015

SANTOS, João Rafael Marques - Espaços de Mediação Infraestrutural: Interpretação e Projecto na Produção do Urbano no Território Metropolitano de Lisboa (Volume 1 e 2). Lisboa: Faculdade de Arquitetura de Lisboa, 2012.

ARTIGOS

“Alep, dégradation et tentatives actuelles de réadaptation des structures urbaines traditionnelles” - DAVID, Jean-Claude. Bulletin d'études orientales 28 (1975), 19-50

“Traditional Syrian Architecture” - CORPUS Levant. Disponível em http://www.meda-corpus.net/libros/pdf_manuel/syria_eng/ats_eng_3.pdf (consultado a 29/09/19)

Infrastructure as foreign policy: Belt and Road Initiative – Hilgefort, Jason. Itália: DOMUS, 2019.

Intermodal Concept in Railway Station Design - KANDEE, Somruedee. Bangucoque: Bangkok University. 2004. Disponível em: https://www.bu.ac.th/knowledge-center/epaper/jan_june2004/somruedee.pdf (consultado a 15/03/19)

“Les espaces publics à Alep depuis la fin du XIXème siècle: Urbanisme et pratiques des usagers” - DAVID, Jean-Claude. Géocarrefour 77, n.3 (2002), 235-244

Projects for a competition: reconstructiong the souks of Beirut - HADDAD, Elie. Líbano: Lebanese American University, 2004.

Rebuilding Downtown Beirut - ILYÉS, Ilona Ilma. Budapest: The Aleppo Project, 2015. Disponível em: <https://www.thealeppoproject.com/papers/reconstructing-downtown-beirut/#> (consultado a 15/11/18)

BIBLIOGRAFIA

Rebuilding Old Aleppo: Postwar Sustainable Recovery and Urban Refugee Resettlement – QUDSI Jwanah. International Conference on Sustainable Development: 2017.

Rebuilding Sarajevo - LAMPHERE-ENGLUND, Galen. Budapest: The Aleppo Project, 2015. Disponível em: <https://www.thealeppoproject.com/papers/rebuilding-sarajevo/> (consultado a 07/12/18)

The Open City – SENNETT, Richard. Berlin: Urban Age, 2006. Disponível em: <https://www.richardsennett.com/site/senn/UploadedResources/The%20Open%20City.pdf> (consultado a 10/03/19)

The Public Realm (Borders and Boundaries) - SENNETT, Richard. 2008. Disponível em: <https://www.richardsennett.com/site/senn/templates/general2.aspx?pageid=16&cc=gb> (consultado a 10/03/19)

Transports et espace syrien – BALANCHE, Fabrice. Annales de géographie, Armand Colin, 2003, pp.20. Disponível em: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00009560> (consultado a 15/02/19)

REVISTAS

SCHITTICH, Christian; Building in existing Fabric, Basileia: Birkhauser Edition Detail, 2003.

DOMUS: The Infrastructure of Power. N. 1033, Março 2019

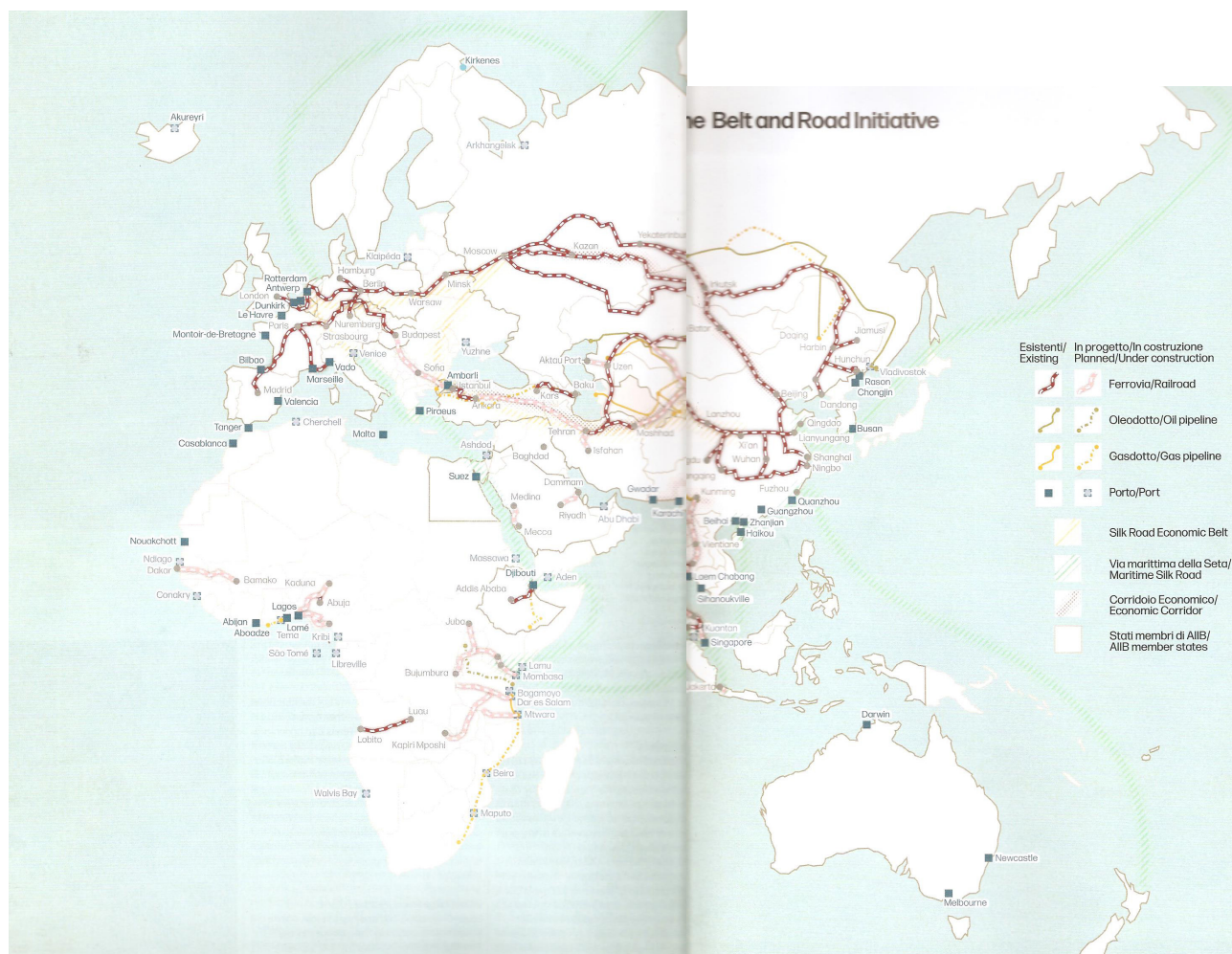
DOMUS: Albergo Diurno Venezia. Abril 2016

REGULAMENTOS

Code for Design for High Speed Railway - Ministry of Railways of the People's Republic of China, Dezembro de 2009.

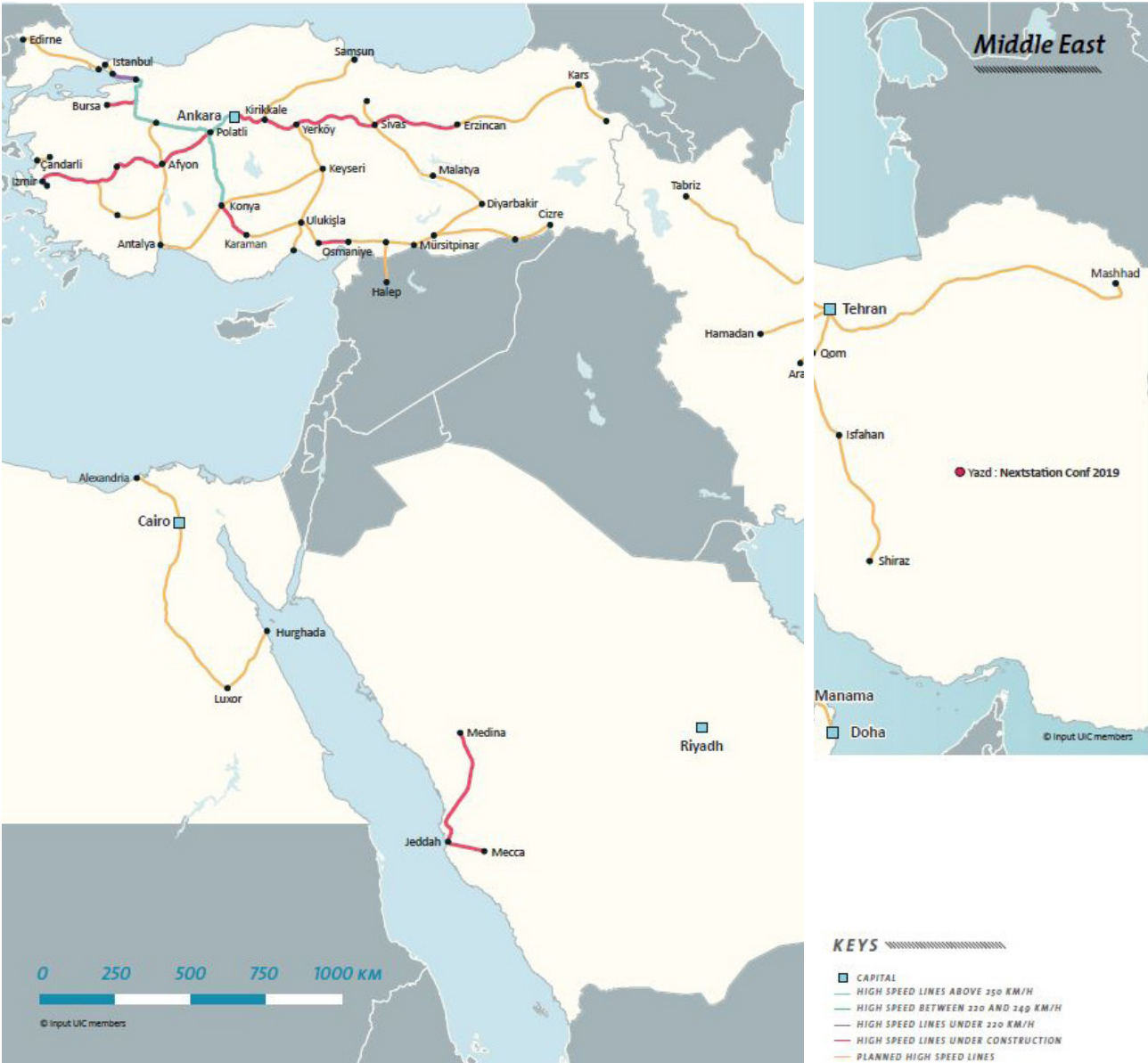
ANEXOS

01. Material de Apoio

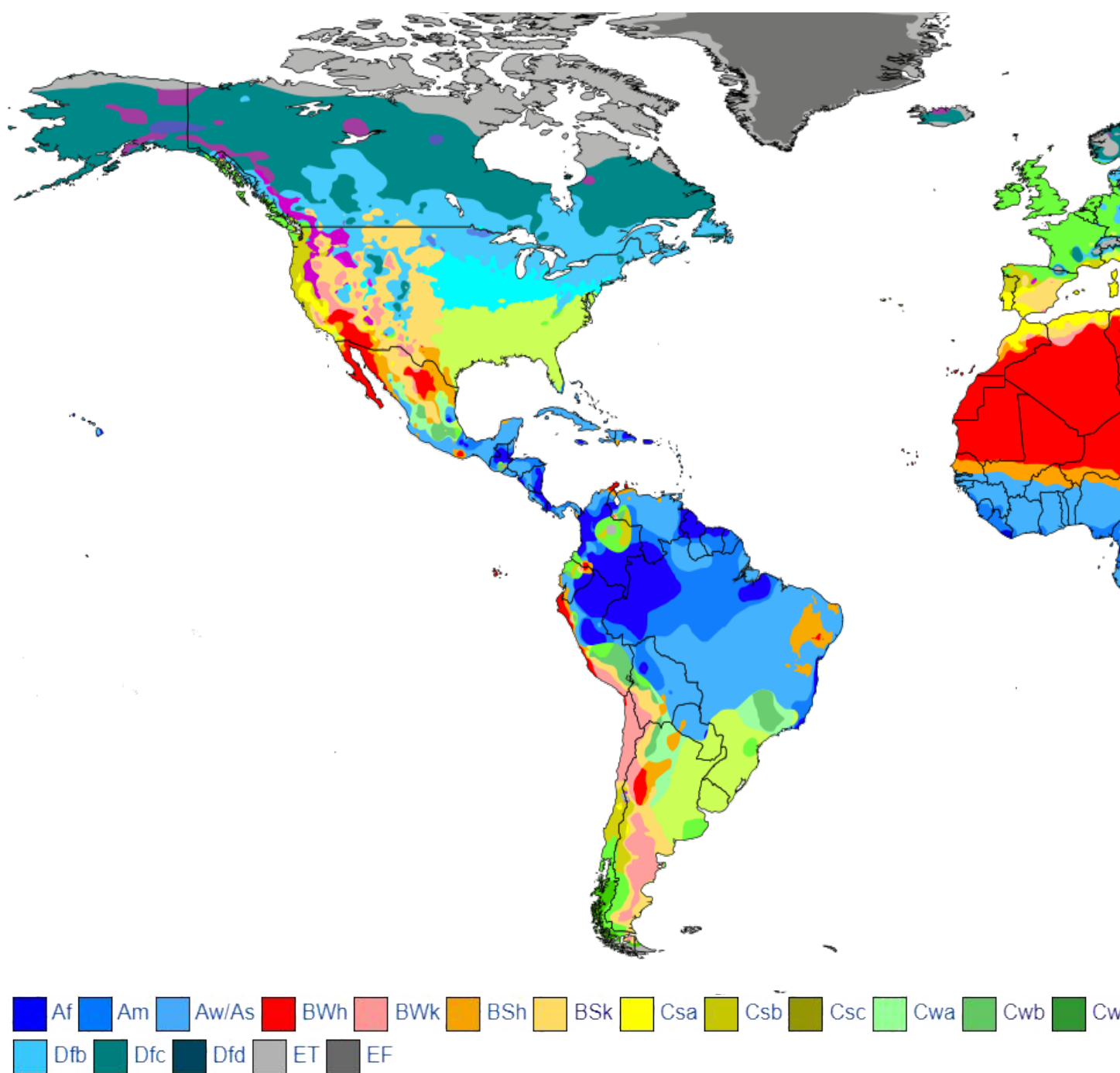


The Belt and Road Initiative

In DOMUS: The Infrastructure of Power. N. 1033, Marzo 2019, p.254-255



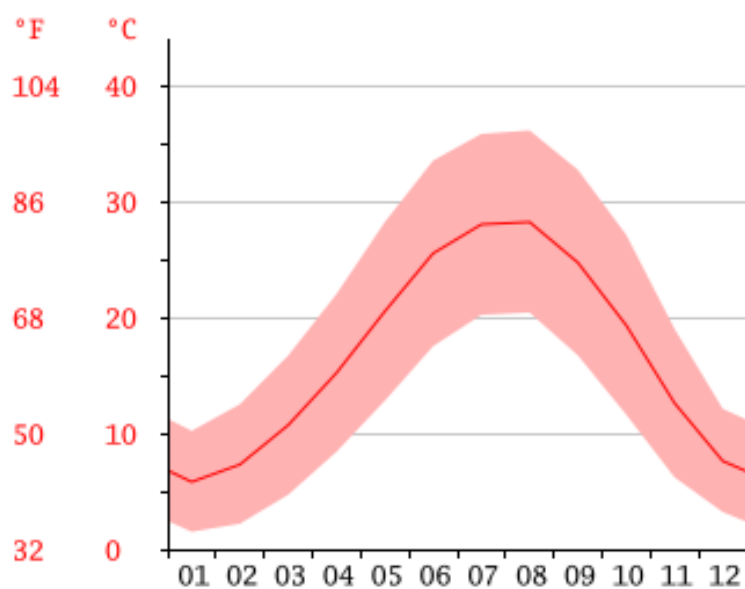
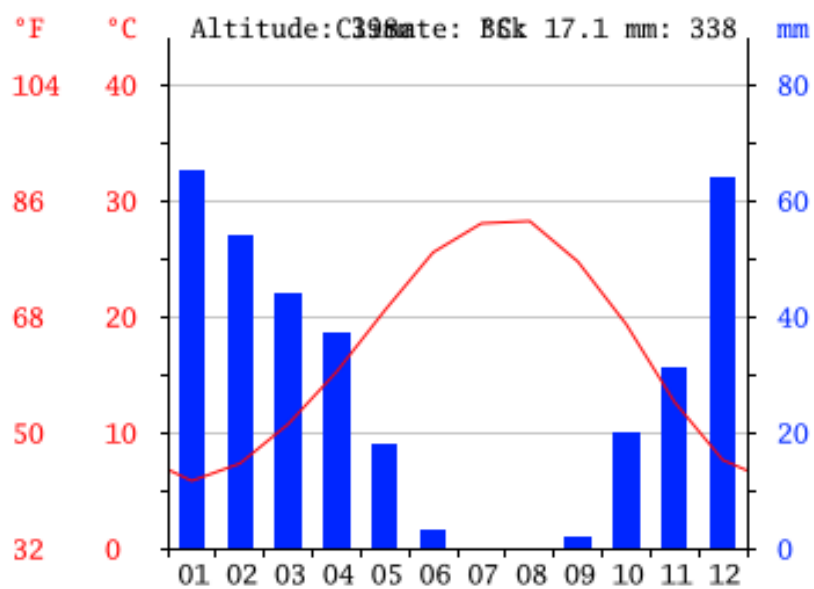
The high speed network (Middle East)
In UIC - High Speed Rail: Fast Track to Sustainable Mobility, p. 12



World Map of Koppen-Geiger climate classification

Disponível em <https://www.hydrol-earth-syst-sci.net/11/1633/2007/hess-11-1633-2007.html> (Consultado a 29/09/19)



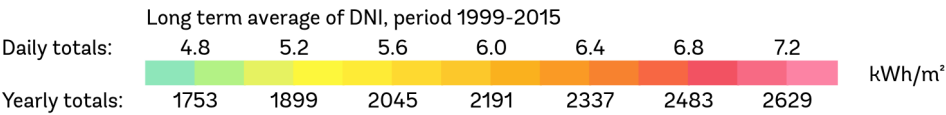
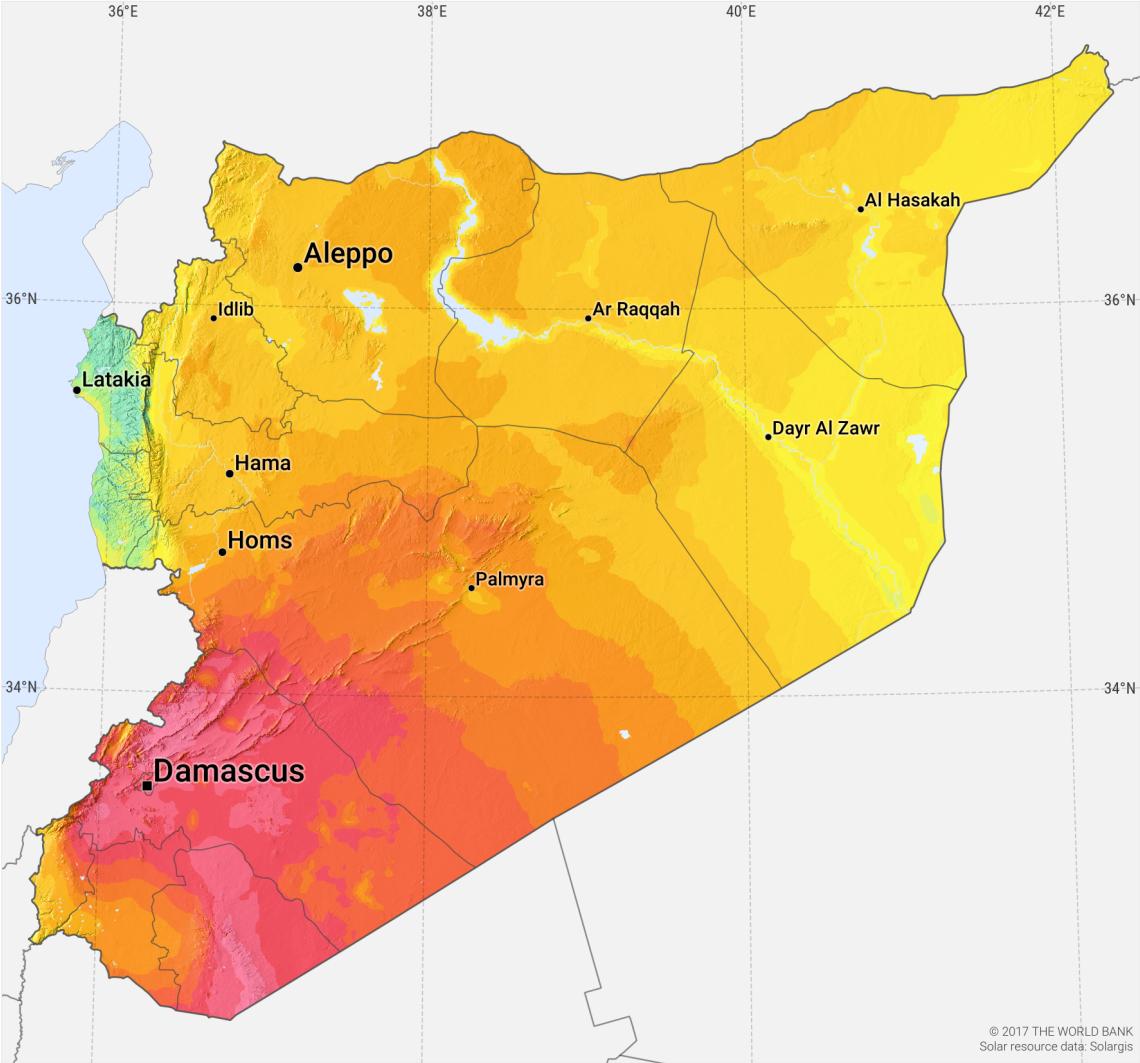


Gráficos Termopluviométrico e de Temperatura: Aleppo

Disponível em <https://pt.climate-data.org/asia/siria/aleppo-1738/> (Consultado a 29/09/19)

SOLAR RESOURCE MAP

DIRECT NORMAL IRRADIATION
SYRIAN ARAB REPUBLIC

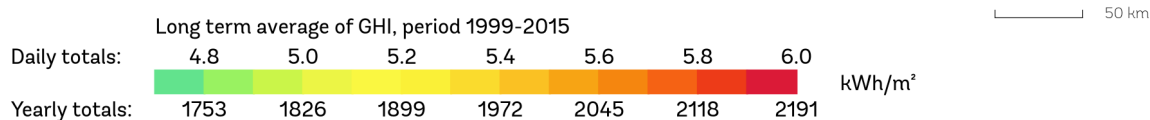
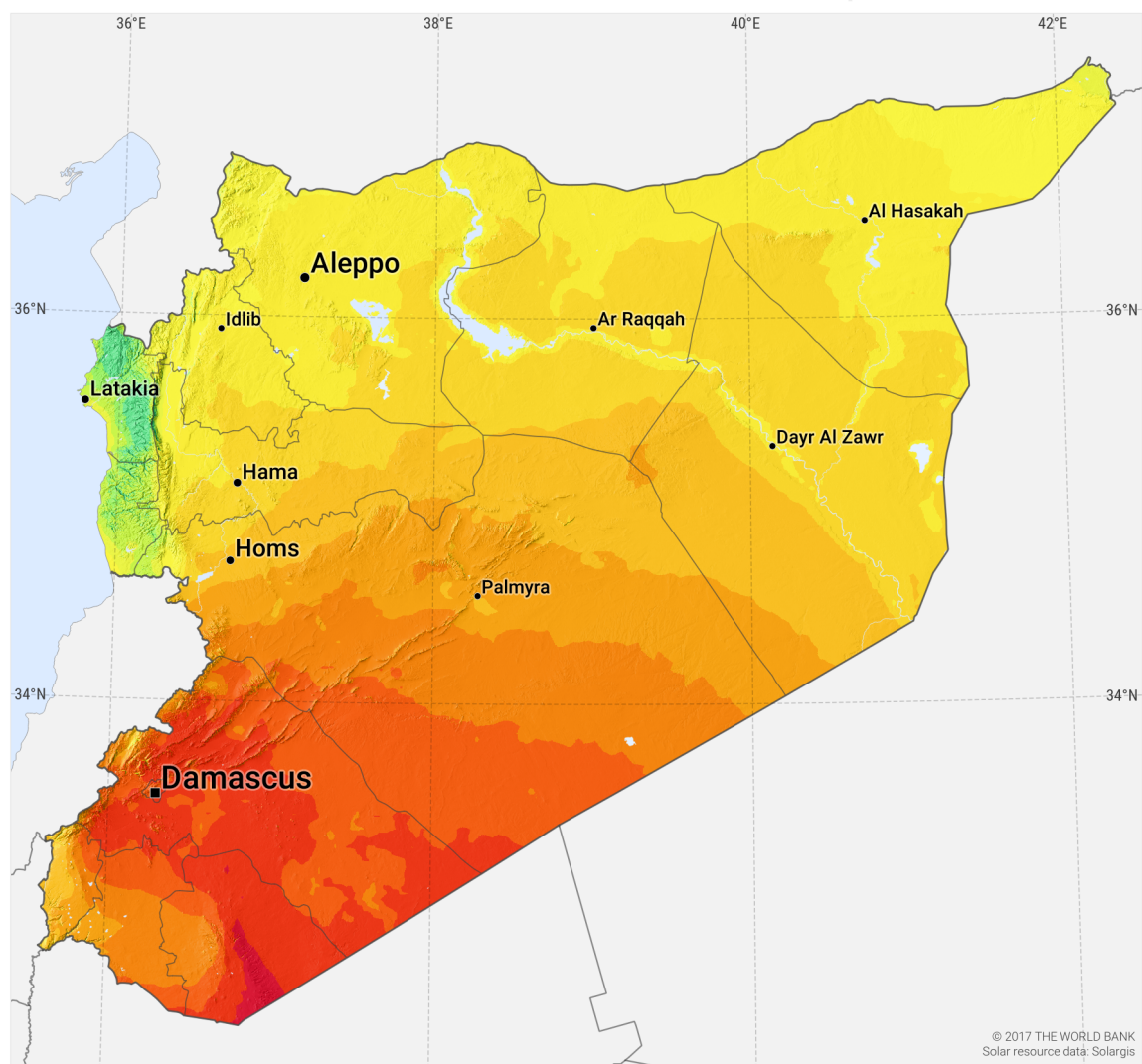


Direct Normal Irradiation - Syrian Arab Republic
Disponível em <https://solargis.com/maps-and-gis-data/download/syrian-arab-republic> (Consultado a 29/09/19)

SOLAR RESOURCE MAP

GLOBAL HORIZONTAL IRRADIATION

SYRIAN ARAB REPUBLIC

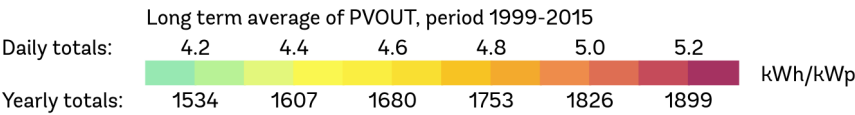
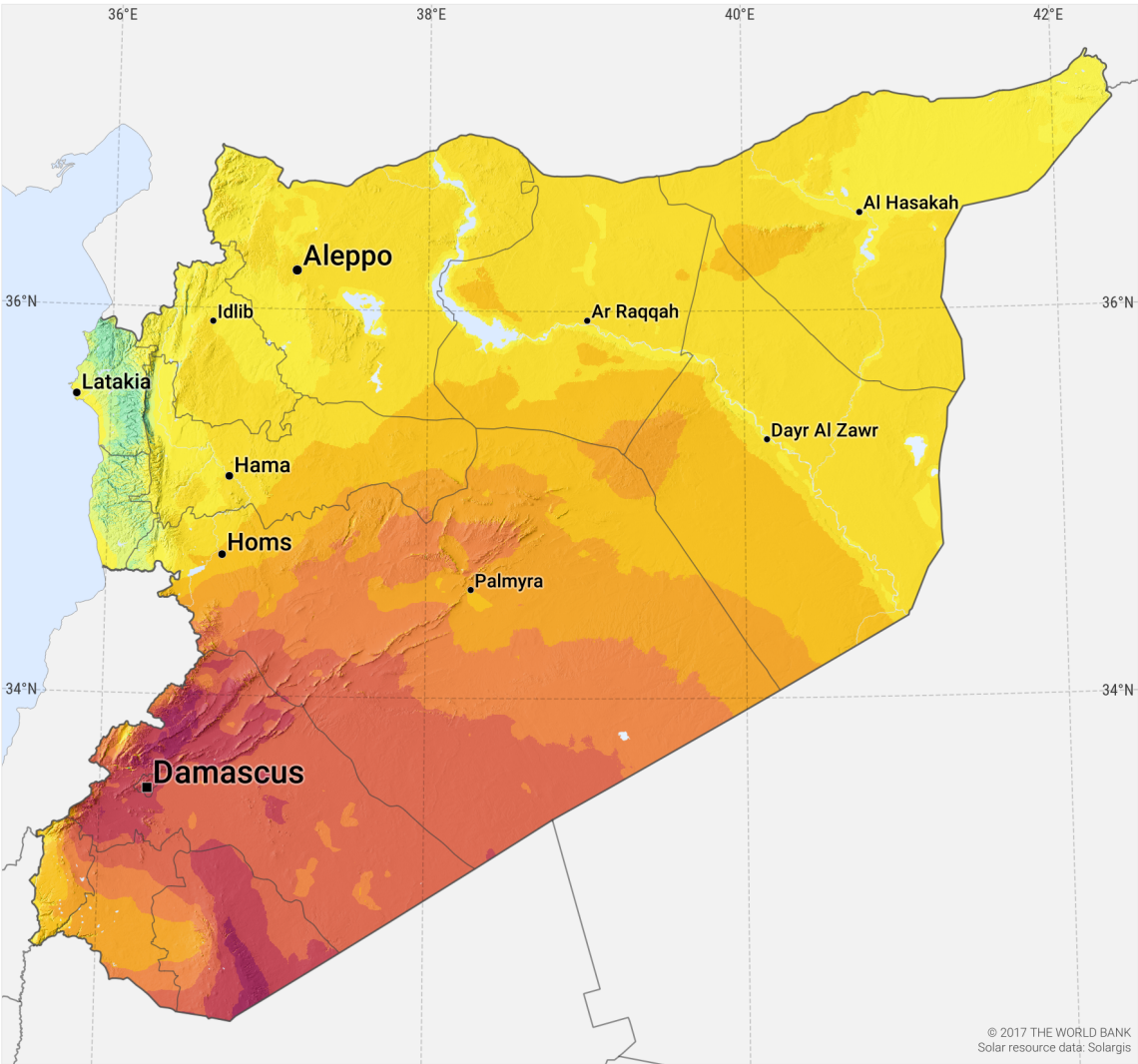


Global Horizontal Irradiation - Syrian Arab Republic

Disponível em <https://solargis.com/maps-and-gis-data/download/syrian-arab-republic> (Consultado a 29/09/19)

SOLAR RESOURCE MAP

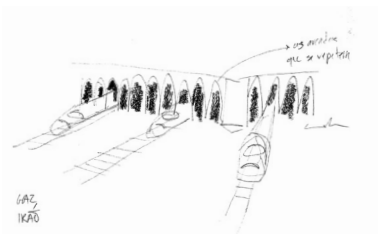
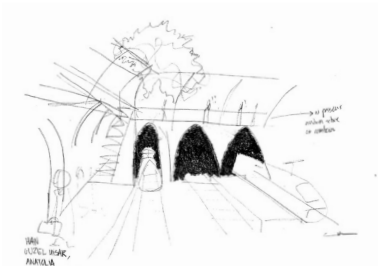
PHOTOVOLTAIC POWER POTENTIAL
SYRIAN ARAB REPUBLIC

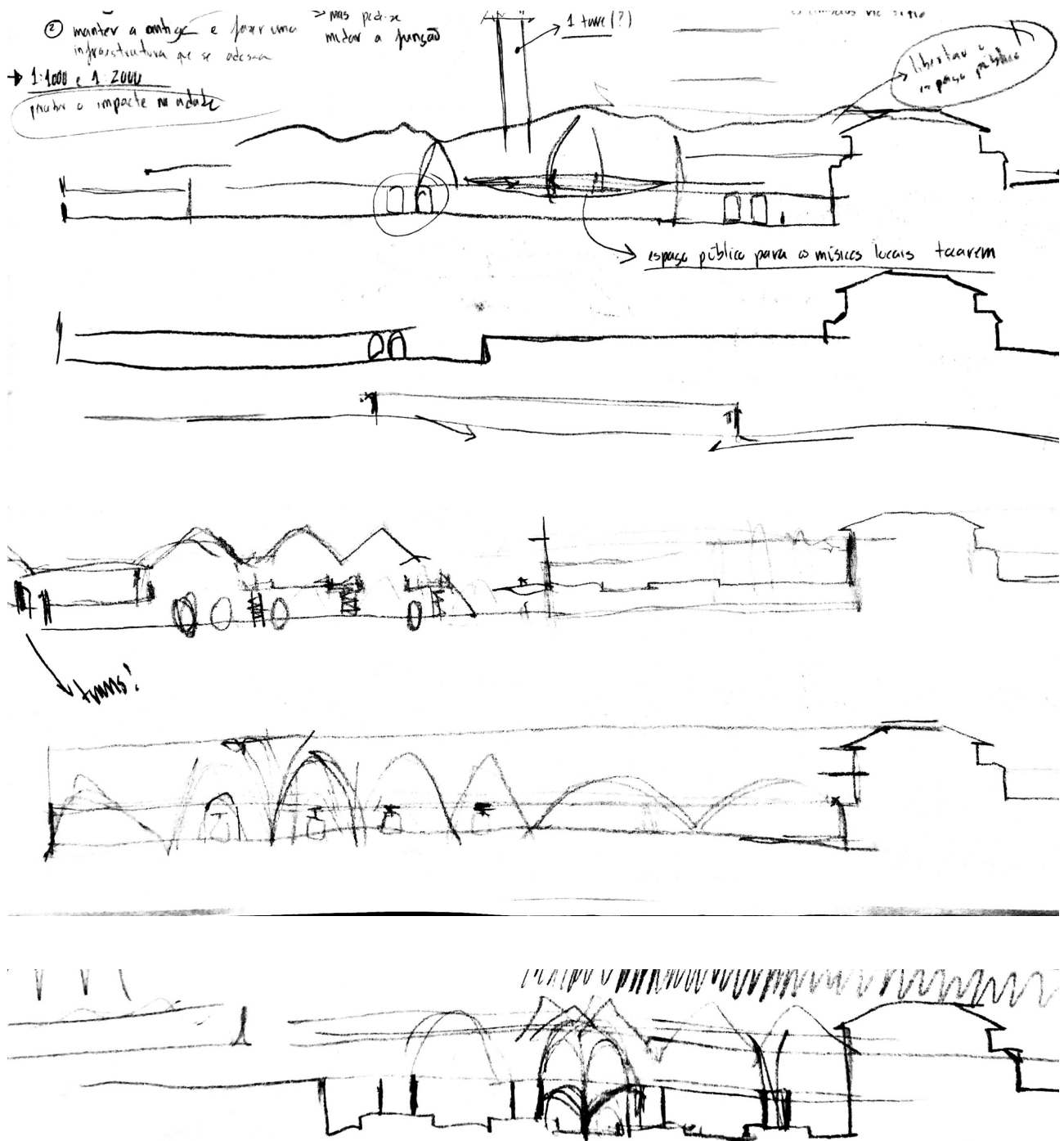


Photovoltaic Power Potential - Syrian Arab Republic
Disponível em <https://solargis.com/maps-and-gis-data/download/syrian-arab-republic> (Consultado a 29/09/19)

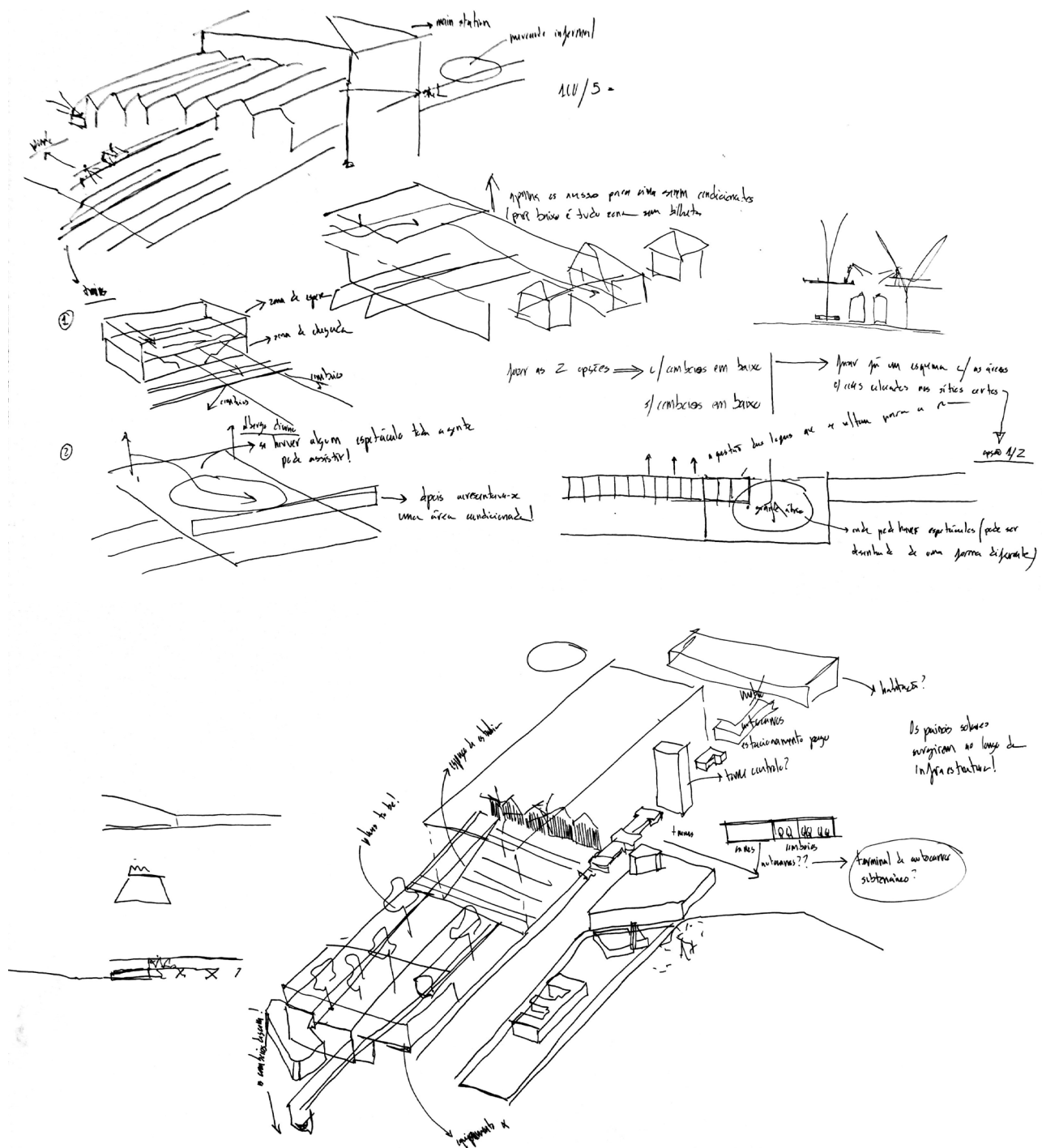
APÊNDICES

01. Esquissos Conceptuais



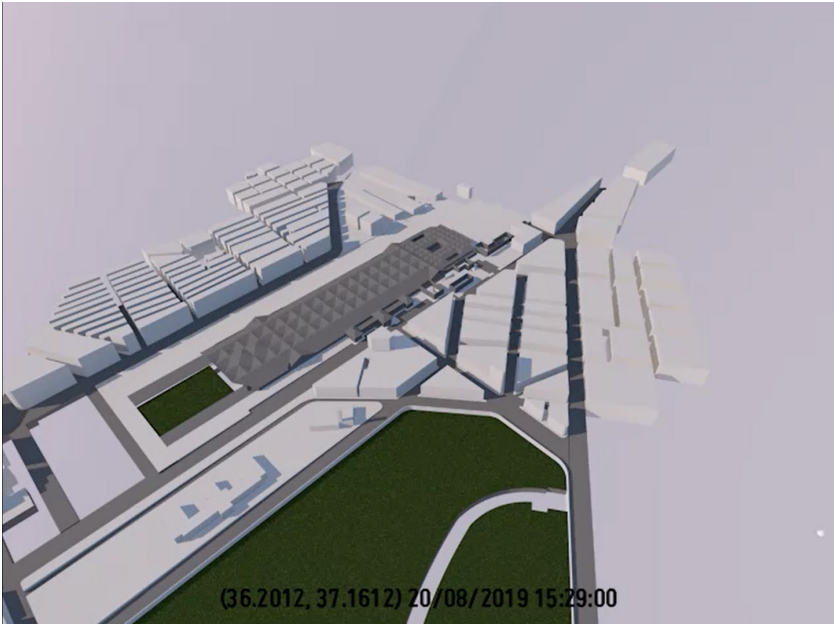






02. Estudo Solar





03. Notas de Conversa

Arq. Rasem Kamal

Conversa realizada junto ao Markthalle de Basileia, em Agosto de 2018. Focou-se no Projeto Final de Mestrado desenvolvido pelo arquiteto jordania- no enquanto estudava na Rice School of Architecture, em Houston – com o título *Wadi Rum Excavated Sanctuaries* – e terminou com uma partilha sobre que transformação sofreria Alepo caso a proposta para o projeto provocasse um fenómeno semelhante ao *Bilbao effect*.

Arq. Ricardo Carvalho, Ricardo Carvalho Arquitetos & Associados

No dia 23 de Outubro de 2018 tive a oportunidade de entrevistar o Arq. Ricardo Carvalho e visitar o seu espaço de trabalho, no contexto da sua participação enquanto *workshop leader* da W.A.V.E. 2017 – Syria: The Making of Future, na IUAV, através do projeto “Is Time A Raw Material?”.

A conversa focou-se na experiência e metodologia adotadas durante a *summer school* e na abordagem de projeto escolhida, que propunha o aqueduto como elemento matriz da reconstrução de Kobane. Concluiu com um alerta para o facto de não existirem soluções genéricas para a reconstrução pós-guerra, existindo a importância de perceber o carácter específico de Alepo e de localizar o projeto proposto numa linha temporal clara.

Yara Alhusri

Estudante síria – a estudar Arquitetura de Interiores na FAUL – com quem tive oportunidade de conversar no dia 21 de Junho de 2019, junto à Gare do Oriente. Focando-se na vida da entrevistada – antes e depois de chegar a

Lisboa -, foi uma conversa que oscilou entre relatos emotivos, experiências pessoais de trabalho e viagem e muito interesse pela ideia dos comboios de alta velocidade chegarem à Síria.

Arq. Sofia Aleixo, Vitor Mestre | Sofia Aleixo Arquitetos

No dia 26 de Junho de 2019 tive a oportunidade de visitar o atelier VMSA Arquitetos e conversar com a Arq. Sofia Aleixo sobre a Gare de Aleppo. Após uma generosa partilha de conhecimentos arquitetónicos e cinematográficos, existiu um grande incentivo à utilização de materiais da arquitetura local na estação.

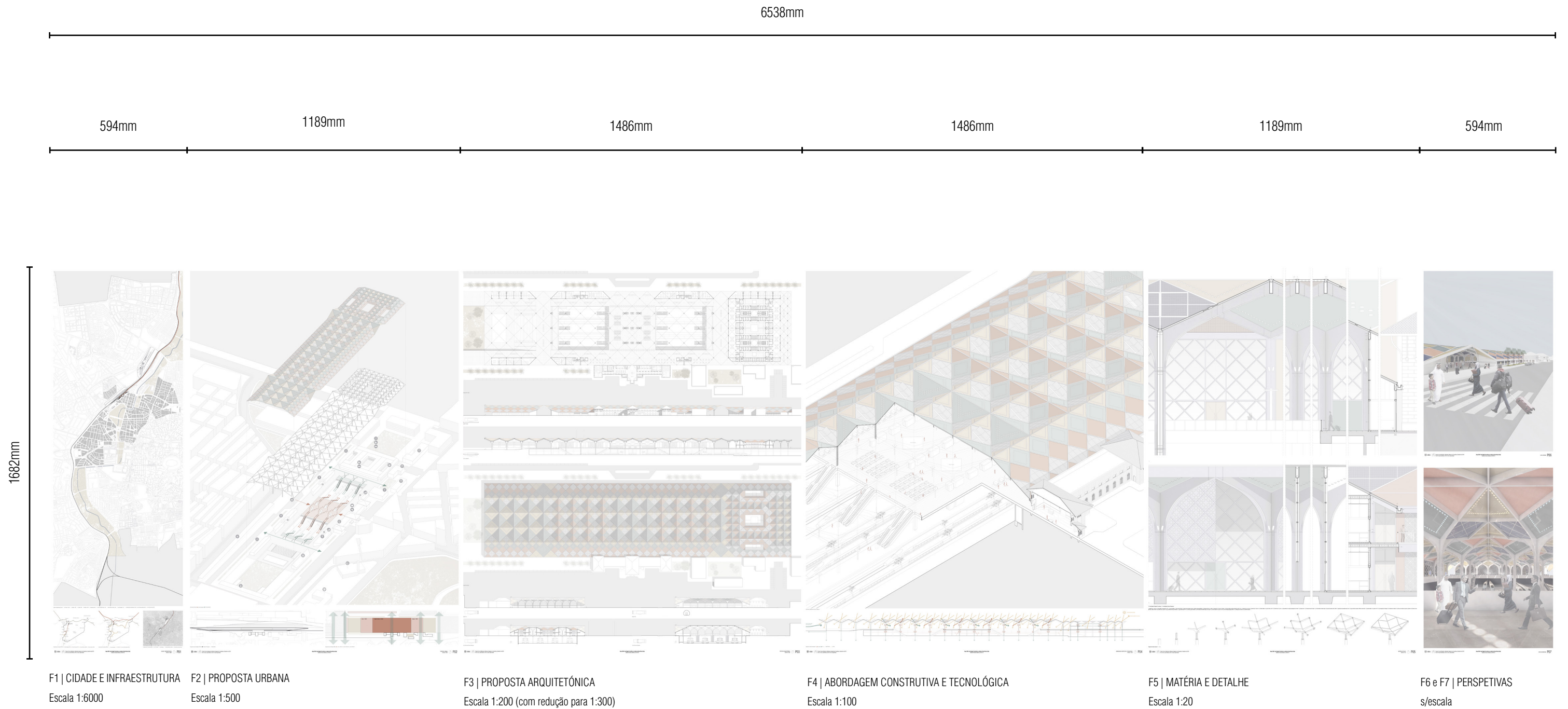
Nour Machlah

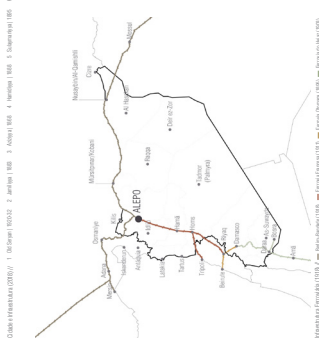
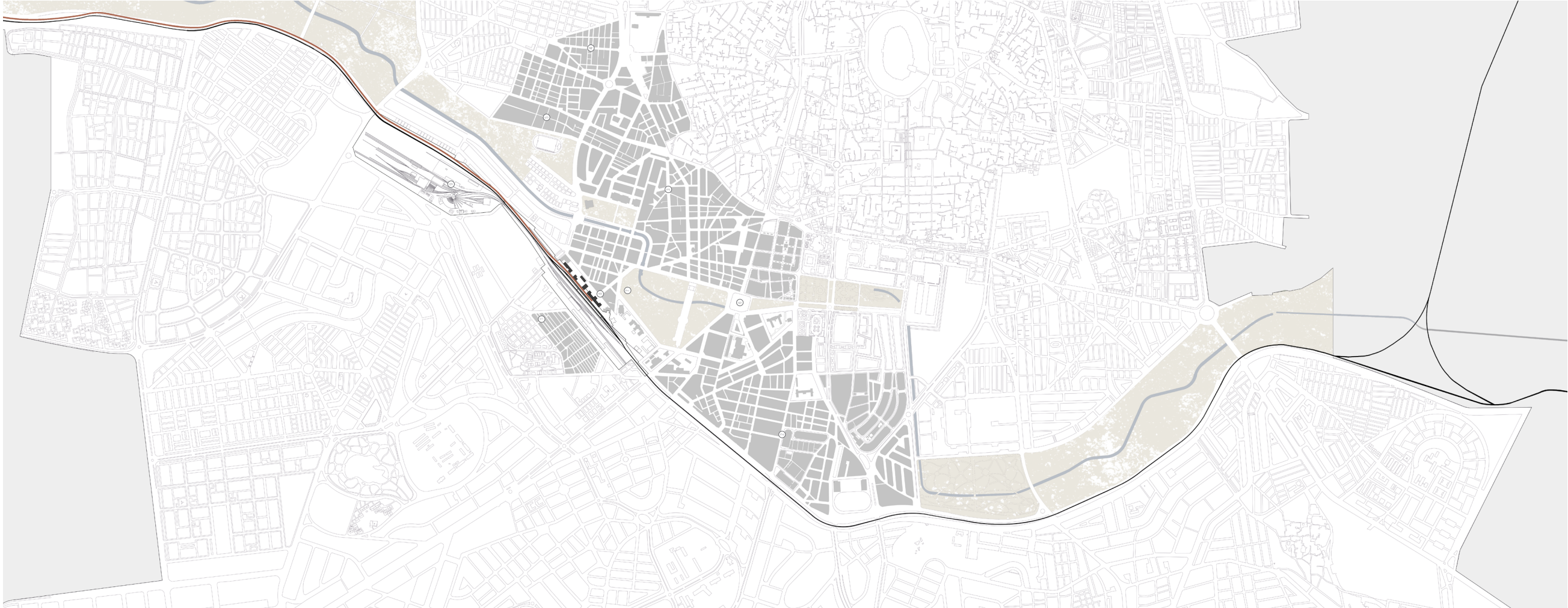
Através da Arq. Sofia Aleixo entrei em contacto com o estudante Nour Machlah no dia 2 de Agosto de 2019. Encontrando-se atualmente a concluir o Mestrado em Arquitetura na Universidade de Évora, Nour chegou a Lisboa em 2014, após o abandono forçado da sua cidade natal, Aleppo. A conversa foi marcada pela partilha dos temas de investigação do Projeto Final de Mestrado – encontrando-se o entrevistado a investigar sobre a influência da arquitetura islâmica em Portugal.

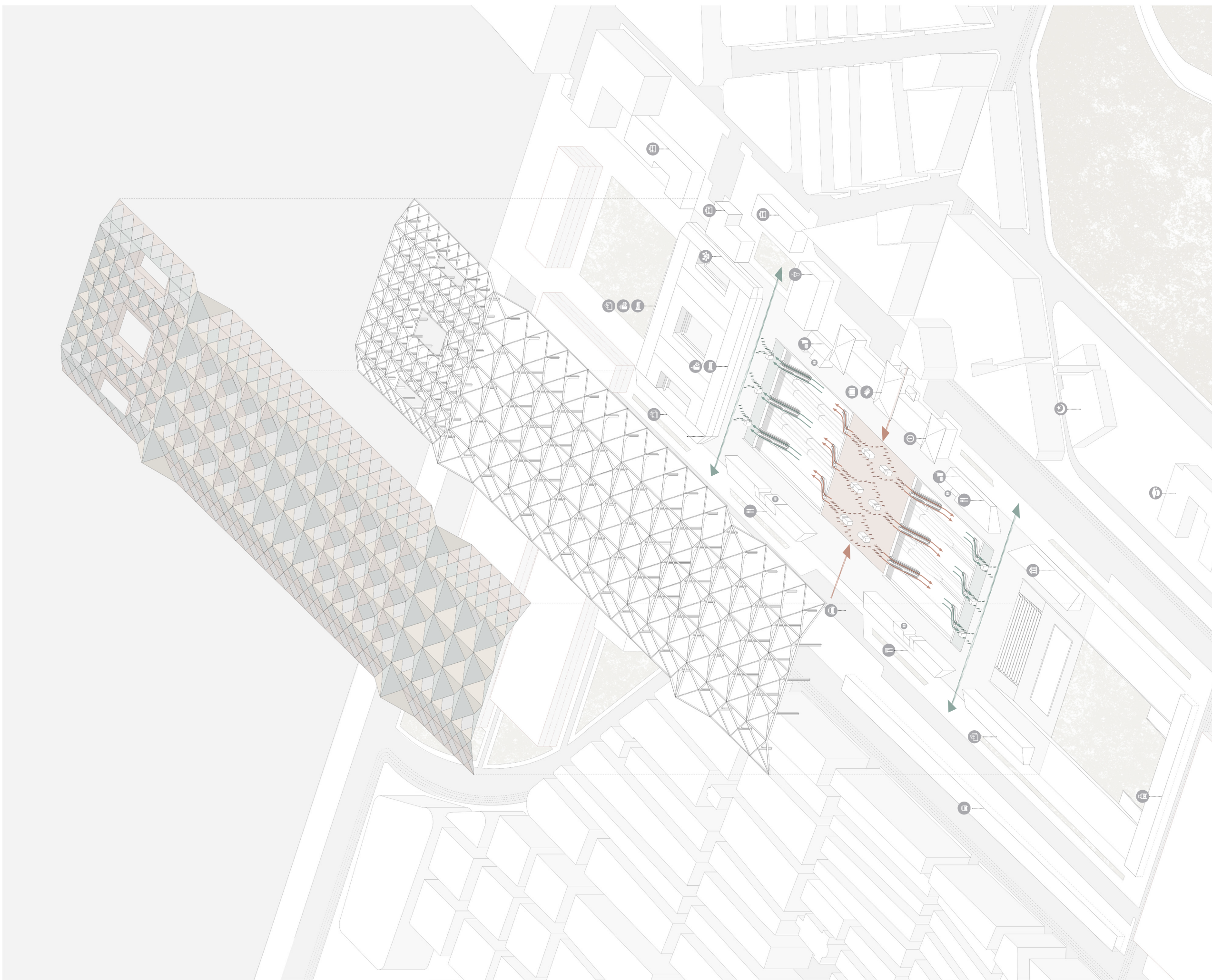
Monia Faraj

Contacto feito através do Facebook, por recomendação da Yara Alhusri. Monia encontra-se atualmente a tirar o Mestrado em Reabilitação e Restauro na Universidade de Damasco, partilhando assim informação sobre materiais e técnicas construtivas locais.

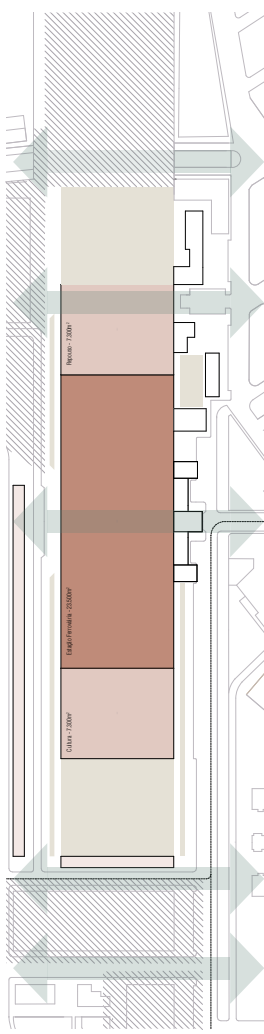
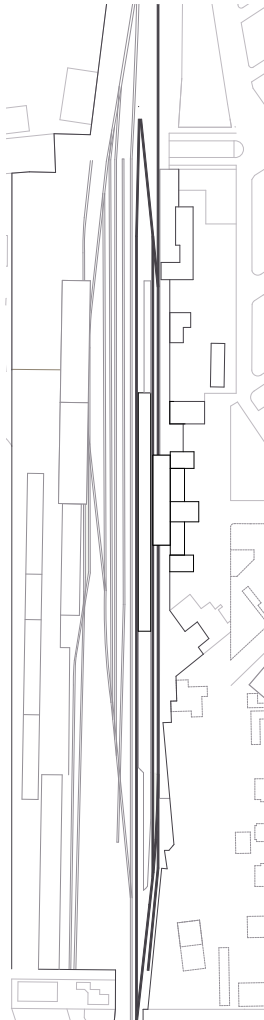
04. Peças desenhadas da proposta de projeto

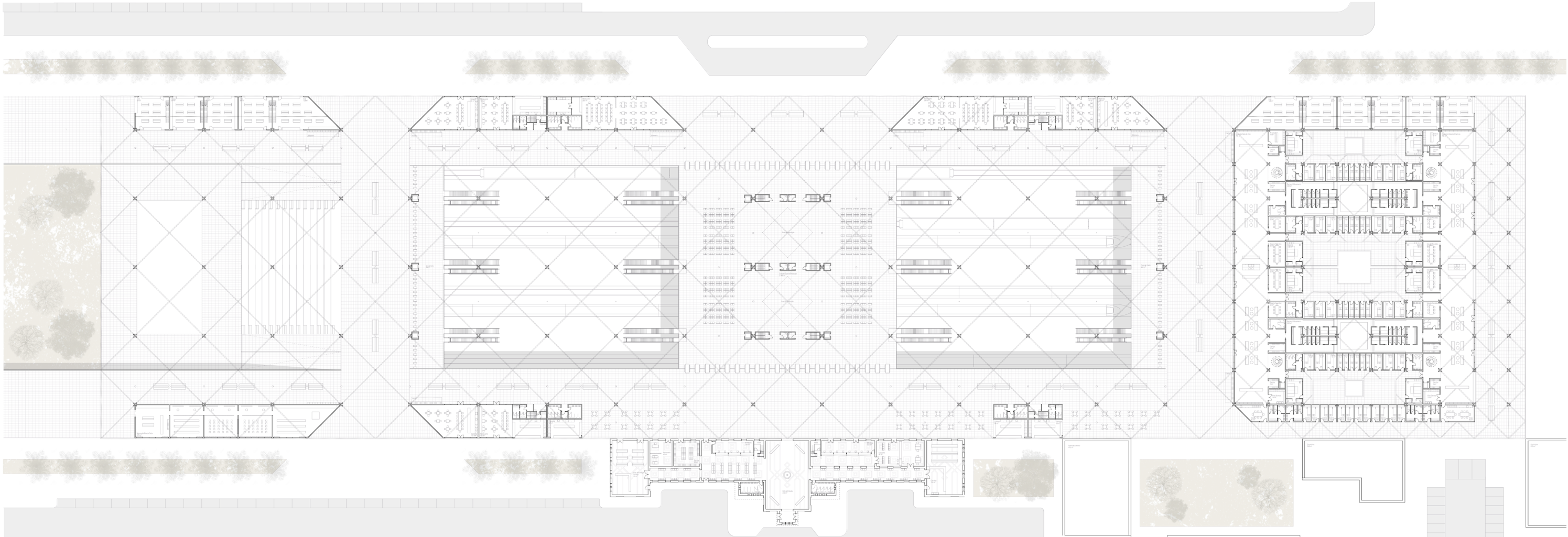




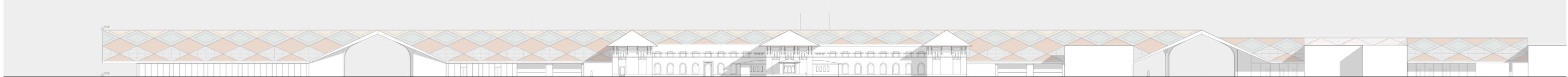


Arquitectura: ULSBHA ■ Urbanismo: ULSBHA ■ Paisaje: ULSBHA ■ Infraestructura: ULSBHA ■ Paisaje: ULSBHA

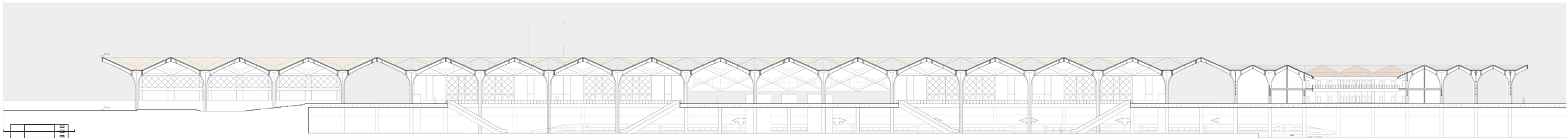




Planta do Piso Terraço

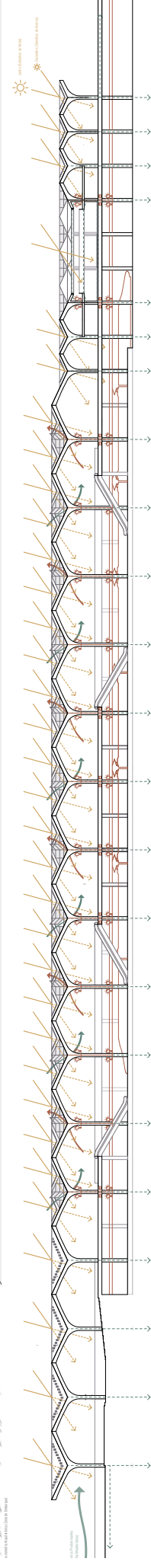


Alçado Principal



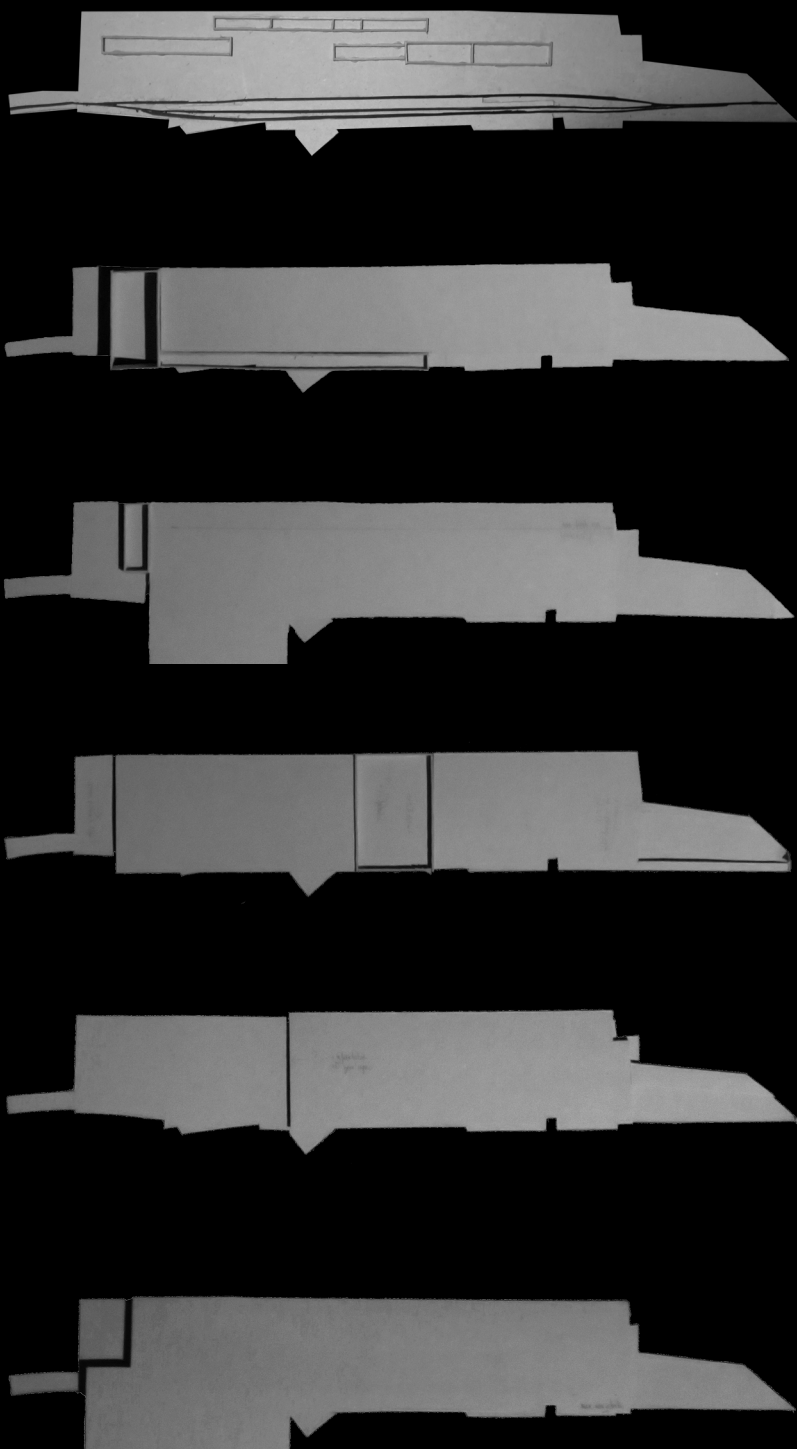
Corte Longitudinal



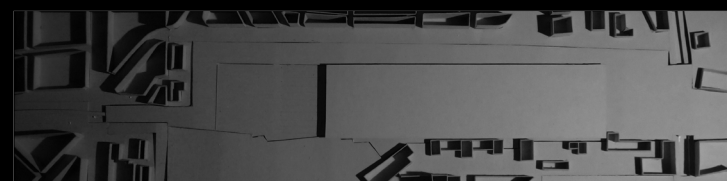
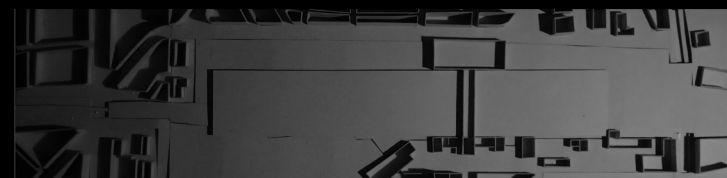
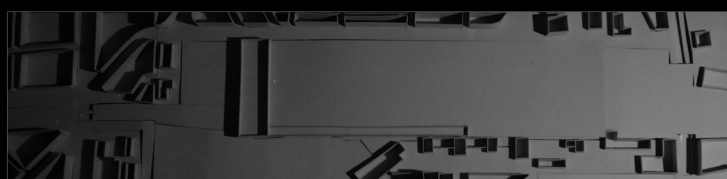




05. Fotografias de maquetas



Maquetas 1-6 . Escala 1:2000 . Cartão
Reciclado Cinza



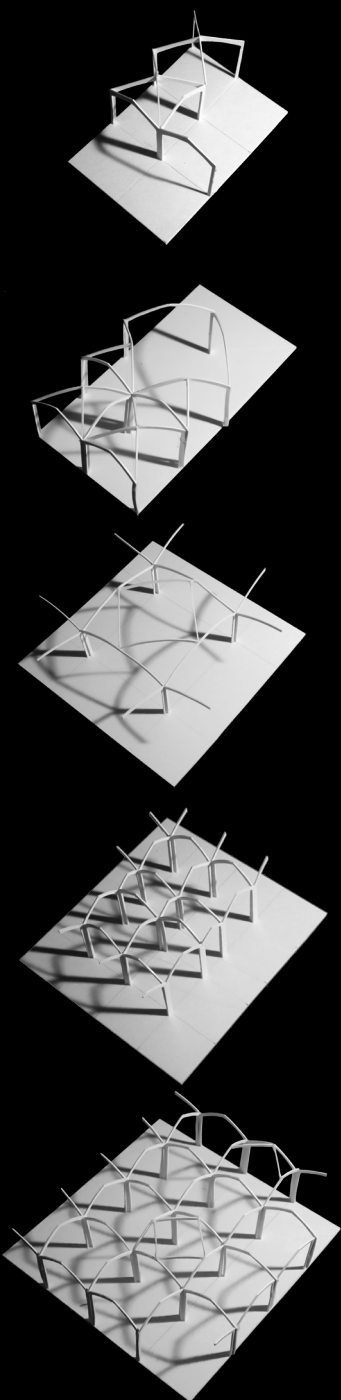
Maquetas 7-12 . Escala 1:1000 . Cartão
Reciclado Cinza



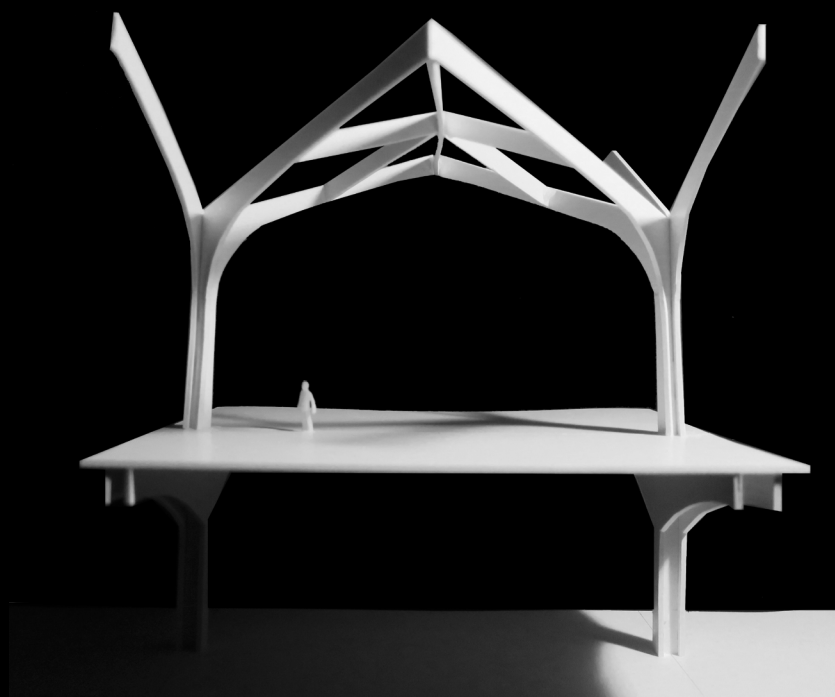
Maqueta 13 (2018). Escala 1:2000. Cartão Reciclado Cinza



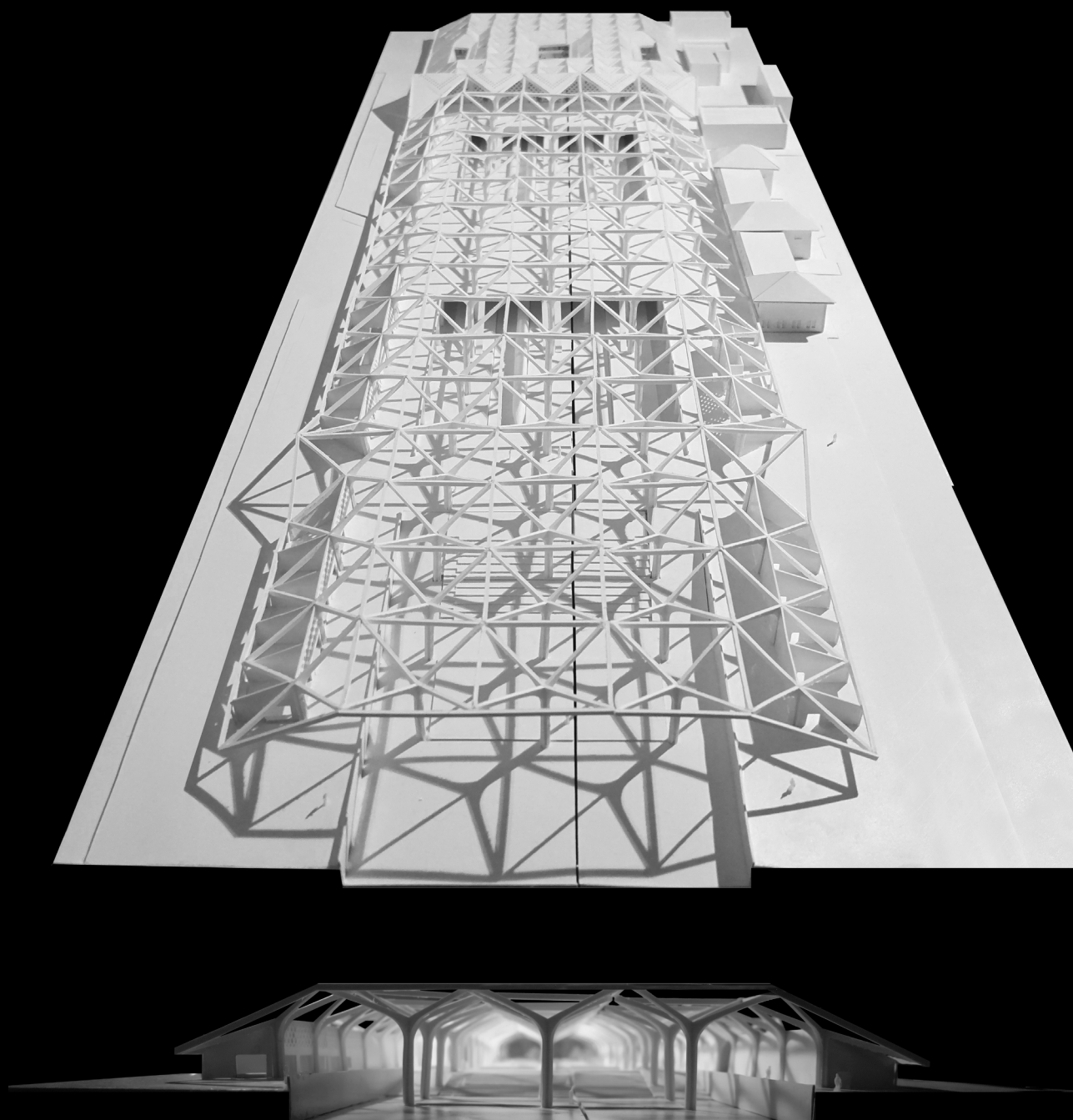
Maqueta 13 (2045). Escala 1:2000. Cartão Reciclado Cinza



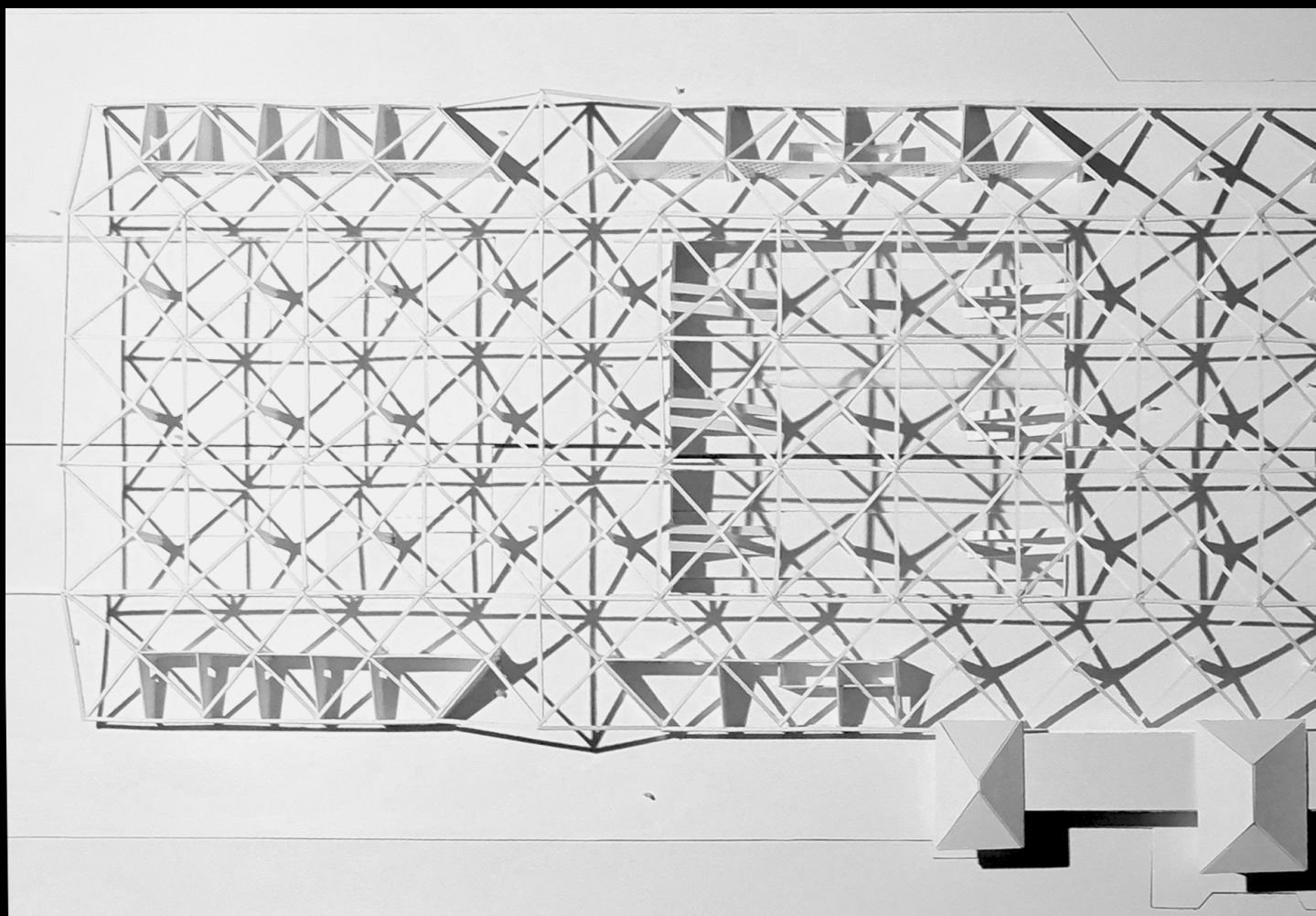
Maquetas 14-18 . Escala 1:200 . PVC



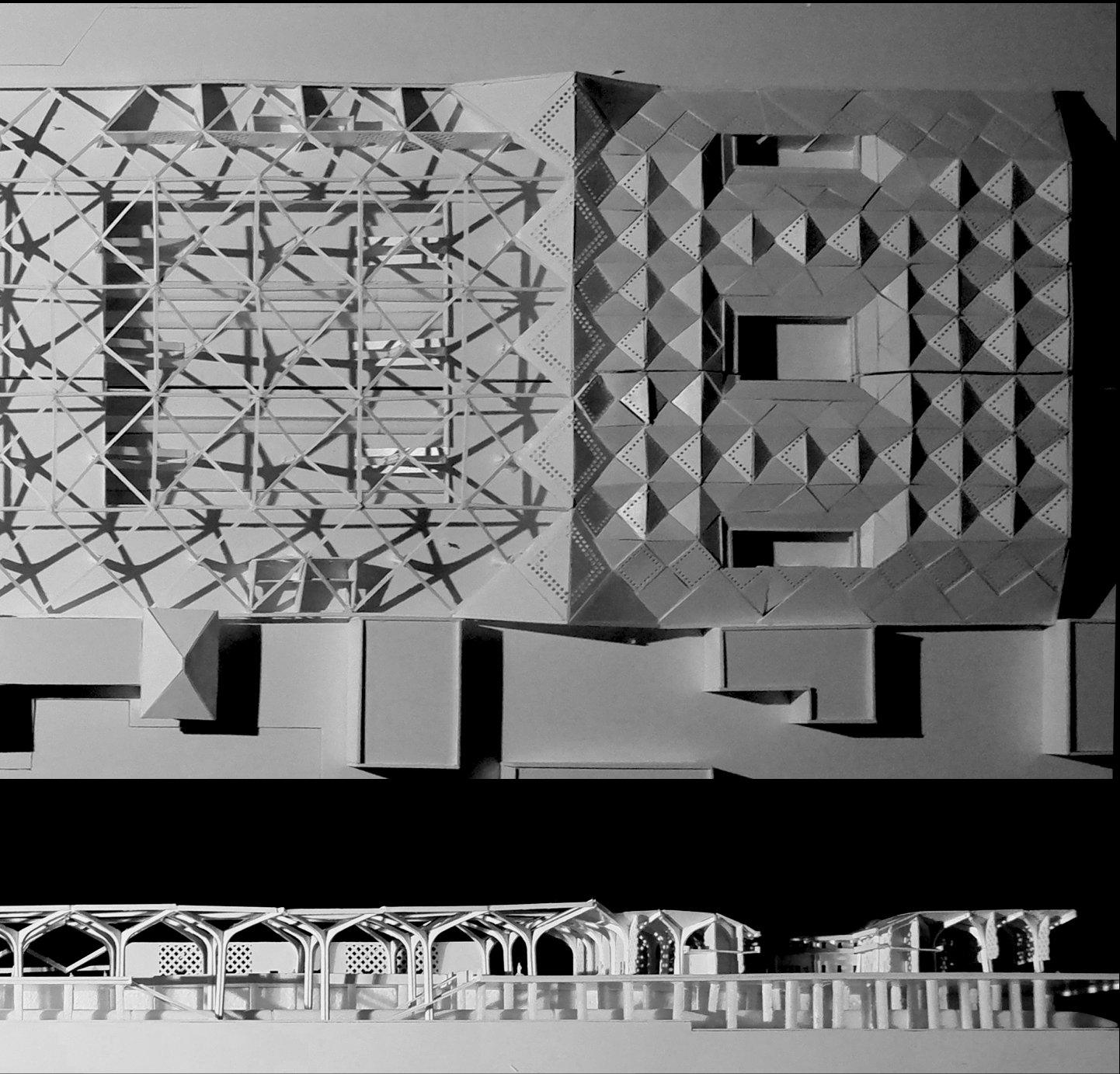
Maquetas 19-20 . Escala 1:100 . PVC



Maqueta de apresentação . Escala 1:300 . PVC



Maqueta de apresentação . Escala 1:300 . PVC



06. Cadernos de Pesquisa